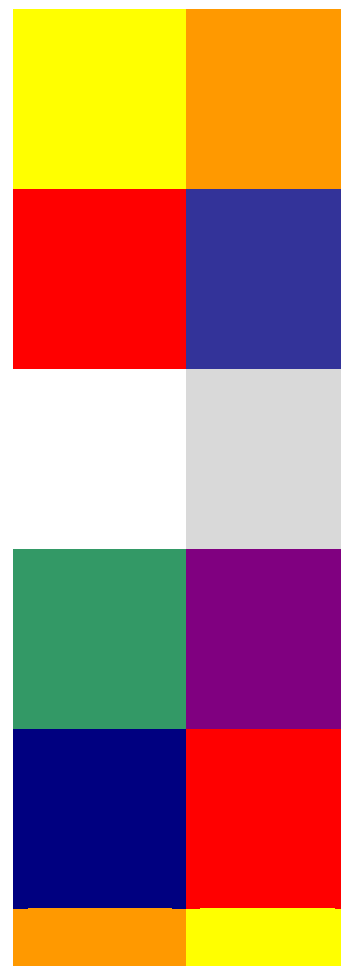




PLANOLOGISCH AFWIJKEN HOEKSE LIJN **STATION VLAARDINGEN OOST**

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	INLEIDING	5
Hoofdstuk 2	PROJECTBESCHRIJVING EN PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Voorgeschiedenis	7
2.2	Project Hoekse Lijn	7
2.3	Toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3	BELEIDSKADER	14
3.1	Rijksbeleid	14
3.2	Provinciaal en regionaal beleid.....	15
3.3	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....	24
4.1	Milieueffectrapportage	24
4.2	Water	25
4.3	Bodem	29
4.4	Flora- en fauna	30
4.5	Externe veiligheid	33
4.6	Geluid	34
4.7	Luchtkwaliteit	35
4.8	Trillingen en laagfrequent geluid	35
4.9	Niet gesprongen explosieven	36
4.10	Archeologie	37
4.11	Cultuurhistorie.....	38
Hoofdstuk 5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	40
5.1	Economische uitvoerbaarheid	40
5.2	Exploitatieplan	40

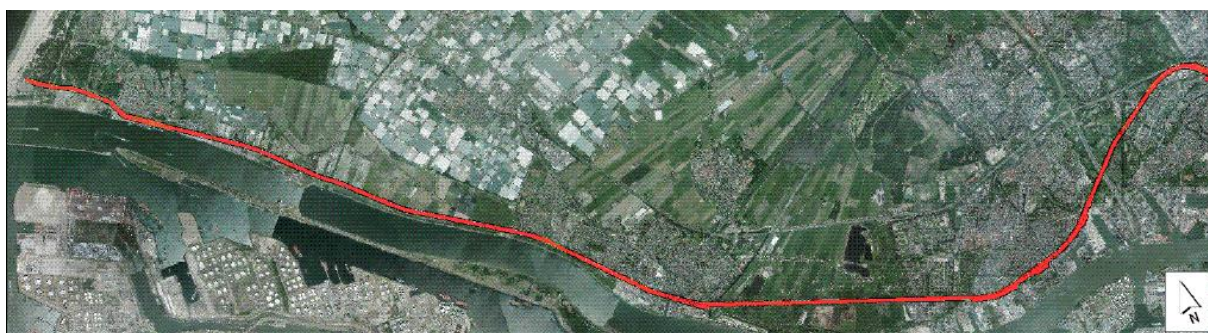
Bijlagen

Bijlage 1	Milieueffectrapport
Bijlage 2	deelrapport Geluid
Bijlage 3	deelrapport Trillingen
Bijlage 4	deelrapport Bodem
Bijlage 5	deelrapport Externe Veiligheid
Bijlage 6	deelrapport Ruimtelijke kwaliteit
Bijlage 7	deelrapport Natuur
Bijlage 8	deelrapport Verkeer
Bijlage 9	deelrapport Water
Bijlage 10	deelrapport Lucht

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het projectbesluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland (Hoekse Lijn) om te bouwen naar een lijn die geschikt is voor metrovoertuigen. In Schiedam zal de lijn gekoppeld worden aan het Rotterdamse metronet. In Hoek van Holland bestaat het voornemen de lijn met één kilometer te verlengen tot een nieuw aan te leggen eindstation Hoek van Holland Strand. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op loopafstand van het strand. De koppeling van de Hoekse Lijn op het Rotterdamse metronet houdt in dat de metrolijnen A en B naar Binnenhof (Ommoord) en Nesselande in westelijke richting naar het strand aan de Zevenhuizerplas worden doorgetrokken. Daarmee wordt het centrum en een groot aantal wijken van Rotterdam direct per metro verbonden met Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, maar ook een directe recreatieve verbinding tussen de stranden.



Figuur 1 Tracé Hoekse Lijn

De Hoekse Lijn wordt tussen Schiedam en Vlaardingen ook gebruikt voor goederenvervoer (maximaal 15 treinen per week). Dit zal in de toekomst zo blijven. De ombouw van het spoor naar een metroverbinding is voorzien in 2017. Om de ombouw en aanleg in 2017 uit te kunnen voeren is vereist dat diverse gebieden tijdig worden voorbelast om deze bouwrijp te maken. De omgevingsvergunningen hiervoor zijn verleend.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied omvat een aantal locaties, waarbij extra ruimte is voorzien ten behoeve van technische ruimten en/of voorzieningen en het realiseren van een waterpartij. Voor station Vlaardingen Oost gaat het om technische ruimten en/of voorzieningen.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het geldende juridisch-planologisch kader voor het totale projectgebied is over een aantal bestemmingsplannen verdeeld, te weten:

Vigerende bestemmingsplannen	Vastgesteld	Goedkeuring GS	Onherroepelijk
Bestemmingsplan Oostwijk-Zuid	26-06-2014		10-09-2014
Bestemmingsplan Stationsgebied Centrum	24-01-2008	30-09-2008	02-09-2009
Bestemmingsplan Westwijk	22-12-2005	22-08-2006	25-10-2007

Bestemmingsplan Rivierzone-Oost	28-11-2013		06-05-2015
Bestemmingsplan Vergulde Hand Oost	18-09-2014		13-11-2014
Bestemmingsplan Buitengebied West	28-01-2014		15-05-2014

De beoogde activiteiten zijn met diverse vigerende bestemmingsplannen in strijd. Om de activiteiten mogelijk te maken is het volgen van een planologische procedure, zijnde de uitgebreide voorbereidingsprocedure Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noodzakelijk.

De gemeente Vlaardingen is van plan medewerking te verlenen aan de voorgestane ontwikkeling door een omgevingsvergunning voor de activiteit planologisch afwijken te verlenen en door gemotiveerd af te wijken van de betreffende bestemmingsplannen met toepassing van artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo. Hiertoe dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden. In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt nagegaan of er uit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' bezwaren zijn tegen het plan en hoe hier eventueel aan tegemoet kan worden gekomen.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing begint met een beschrijving van het te ontwikkelen plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het ruimtelijk beleidskader op nationaal, provinciaal en lokaal niveau besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens kort ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 PROJECT- en PLANBESCHRIJVING

2.1 Voorgeschiedenis

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw is de ombouw van de Hoekse Lijn onderwerp van studie. Rond 2000 zijn de eerste serieuze stappen gezet in de planvorming van de lijn. Toen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) aan de Stadsregio Rotterdam verzocht om decentralisatie van de Hoekse Lijn in overweging te nemen. Onderzoek leverde in 2002 de aanbeveling op om de Hoekse Lijn in Schiedam te koppelen aan de Calandlijn van het Rotterdamse metronet. Eind 2006 bereikte de Stadsregio een principeakkoord met de Minister over de beoogde decentralisatie.

Begin 2007 heeft de Stadsregio opdracht gegeven voor de start van de planstudiefase met een onderzoek naar de haalbaarheid van de ombouw van de Hoekse lijn naar Lightrail. Dit moment kan worden aangemerkt als de start van het project Hoekse Lijn en de afsluiting van de verkenningsfase. In 2007 is de exploitatie van de Hoekse Lijn overgegaan van de NS naar de Stadsregio ter voorbereiding op de exploitatie van deze lijn als metrolijn. Sindsdien is de Stadsregio opdrachtgever voor de treindienst. In deze periode heeft de NS een concessie gekregen voor het vervoer op de Hoekse Lijn totdat de ombouw van start zou gaan. Daarbij was de verwachting dat er in 2010 met de ombouw kon worden begonnen.

Het project heeft vertraging opgelopen doordat er discussie is ontstaan over het toekomstige beheer van het spoor. ProRail wilde het spoor graag in eigen beheer houden in verband met het aandeel goederentransport op de Hoekse Lijn. De Stadsregio achtte overdracht van het beheer echter noodzakelijk voor de technische uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekse Lijn. Begin 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen kenbaar gemaakt om het beheer van het spoor over te dragen van het rijk naar de regio door het traject van Hoofd Spoor te veranderen in Lokaal Spoor. Uitgangspunt daarbij is wel dat het spoor geschikt blijft voor het bestaande goederenvervoer tussen Schiedam Centrum en Vlaardingen (maximaal 15 treinen per week).

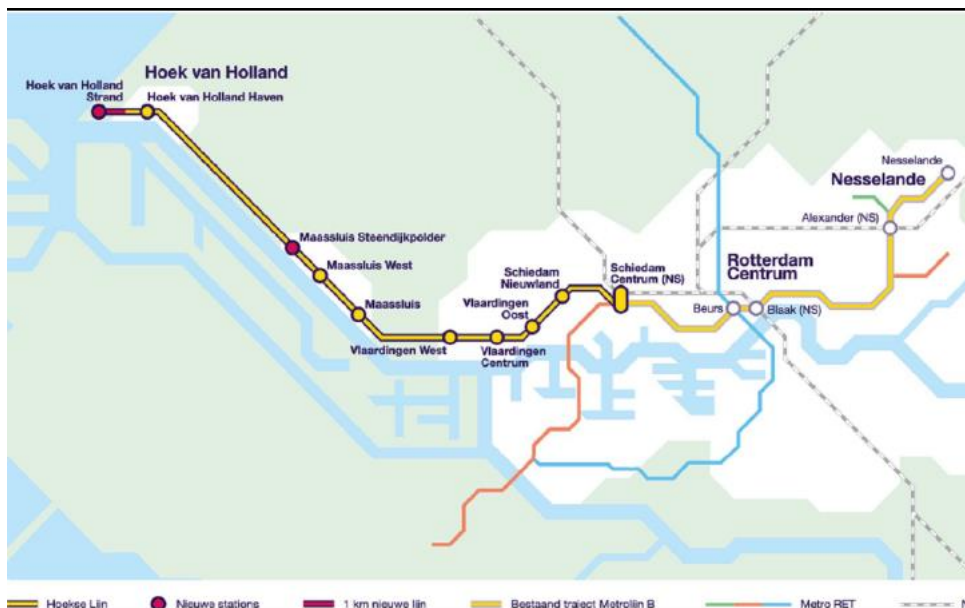
Alvorens in te gaan op de ontwikkelingen die met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk worden gemaakt, wordt het project Hoekse Lijn uiteengezet.

2.2 Project Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrailexploitatie. Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft als exploitatiebeheerder op 10 juli 2013 het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven. De huidige ballastbedden, spoorrails, portalen en bovenleidingen zijn namelijk geschikt voor zowel de bestaande NS-sprinters als de nieuwe metrovoertuigen.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden.

Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere rittfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Tevens moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.



Figuur 2 schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met daarin opgenomen de Hoekse Lijn

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenoverdrachtspoor noodzakelijk. Immers, de Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat het huidige goederentransport tot aan Vlaardingen plaats kan blijven vinden. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand in Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden.

Deelproject Vlaardingen

Ter hoogte van het station Schiedam wordt de Hoekse Lijn gekoppeld ('aangetakt') aan het Rotterdamse metronet. In Vlaardingen liggen alle drie de stations aan de zuidzijde van de woonwijken; ten zuiden van de stations liggen gebieden met voornamelijk bedrijven. Station Vlaardingen Oost ligt aan de rand van de bebouwde kom van Vlaardingen. Er was reeds een station voordat de Babberspolder werd gebouwd, al is het huidige stationsgebouw van recentere datum (1956). De enige uitgang van het station is via het stationsgebouw naar het stationsplein (Burgemeester van Lierplein).

(om)bouw stations

Door de ombouw van de stations krijgen deze een eenduidige vormgeving. Het toegangsportaal, de trappen en hellingbanen, de perrons en de multiwand met voorzieningen op de perrons bestaan uit standaard modules, waardoor vormgeving, materialen en afmetingen bijna overal hetzelfde zijn. Waar sprake is van een middenperron wordt aan weerszijden van het perron tussen de rail beplanting aangebracht. Wanneer het perron breed is komen er ook beplatingsvakken op het perron. Beeldbepalende stationsgebouwen van de Stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum blijven behouden. Hierdoor krijgen deze stations niet het standaard toegangsportaal.



Figuur 3 Station Vlaardingen Oost

Het station is grotendeels gelegen op een viaduct en deels bovenop de reizigerstunnel van het station. Ook ligt een gedeelte van het station op een spoordijk. Het station bestaat uit een middenperron. Nabij het station zijn 40P&R-parkeerplaatsen aanwezig. De omliggende bebouwing van het station bestaat uit woningbouw aan de noordwestzijde, een voormalig sportpark en bedrijventerreinen aan de Vulcaanweg aan de zuidzijde. Ten oosten ligt de Mr. L.A. Kesperweg. Het tracé passeert deze weg bovenlangs.

Om te bouwen deel:

Bij station Vlaardingen Oost wordt het spoor rechtgetrokken en wordt de spoordijk verbreed. Het goederenspoor bij de Vulcaanhaven wordt aangepast. De bouw van technische voorzieningen, geluidsschermen en een spoorbeveiligingsruimte wordt mogelijk gemaakt.

Er vindt geen goederenvervoer meer plaats naar station Maassluis. Het gebruik van goederensporen op de emplacementen van station Vlaardingen Centrum en Maassluis vervallen hierdoor. Vanaf station Vlaardingen Centrum naar het westen vervallen de door het goederenvervoer benodigde wissel die nodig zijn voor het goederenspoor.

Het goederenvervoer heeft als eindbestemming de Vulcaanhaven (ten behoeve van de bedrijven Vopak en DFDS Seaways). Ten hoogte van de Vulcaanhaven vinden de ingrepen plaats die in het MER staan beschreven in de variant 'aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven'. Het bestaande raccordement ("bedrijfsspoor") heeft een oostelijke aansluiting gekregen op het hoofdspoor en is uitgebreid tot een emplacement. De nieuwe sporen liggen ten zuiden langs de huidige spoorlijn, op de waterkering.

Het vervallen van de goederensporen bij station Vlaardingen Centrum is gunstig in verband met de geplande nieuwbouw.

De spoorbeveiligingsruimtes en gelijkrichterstations zijn wel zichtbaar, maar hebben geen wezenlijke invloed op de beleving op het zicht op de lijn vanuit de omgeving.

Het aanzicht van station Vlaardingen Oost verandert maar beperkt. Met name vanaf de Mr. L.A. Kesperweg is de nieuwe multiwand op het perron boven het viaduct te zien.

Langs een deel van de Spoorsingel komt een middelhoog scherm te staan. Aan dit deel van de Spoorsingel staan meerlaagse woningen die zicht hierop hebben. Het scherm ontnemt het zicht vanuit de verdiepingen van de woning op de aan de overzijde van het spoor gelegen bedrijvigheid van de KW-haven.

De nieuwe baanelementen (geluidsschermen, spoorbeveiligingsruimtes, gelijkrichtersstations, evacuatieperron) staan parallel langs en dicht op het spoor. Door deze positionering zijn herkenbaar als elementen die bij het spoor behoren.

Ladder van duurzame verstedelijking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking per 1 oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn ook onderdeel van het provinciaal beleid. Voor de toepassing hiervan heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' opgesteld.

De ladder voor duurzame verstedelijking kent een drietal treden: behoefte, bestaand stedelijk gebied en bereikbaarheid. Een duurzame ontwikkeling dient in de eerste plaats te voorzien in een regionale behoefte, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Een ontwikkeling dient vervolgens te worden gerealiseerd binnen het bestaande stedelijke gebied. Indien een ontwikkeling niet gerealiseerd kan worden binnen het bestaand stedelijk gebied dient gezocht te worden naar een locatie welke multimodaal is of kan worden ontsloten.

In de conclusie onder §3.1 wordt gesteld, dat de ombouw van de Hoekse Lijn niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Daarvan is geen sprake, zodat toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde is.

2.3 Toekomstige situatie

De ruimtelijke onderbouwing heeft als oogmerk om te voorzien in een juridisch-planologische onderlegger welke het mogelijk maakt om, voorafgaand aan de ombouw van de Hoekse Lijn in 2017, de werkzaamheden mogelijk te maken. De activiteiten zijn getoetst aan het bestemmingsplan "Oostwijk-Zuid" en "Rivierzone-Oost".

Om dit te bereiken wordt afgeweken van het bestemmingsplan "Oostwijk-Zuid", waarbij de navolgende werkzaamheden juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt:

1. Het voorbelasten van de grond ten behoeve van het bouwrijp maken door middel van een tijdelijk zanddepot;
2. Ombouw station Vlaardingen Oost (km. 4,0-4,2);
3. Plaatsing gelijkrichtersstation en spoorbeveiligingsruimte (km 4,22);
4. Plaatsen geluidsschermen Spoorsingel

Ad 1

De activiteit genoemd onder 1 is reeds vergund.

Ad 2

De activiteiten genoemd onder 2, 3 en 4 vallen onder het bestemmingsplan "Oostwijk-Zuid". Activiteit 2 heeft hierin de bestemming "Verkeer-Railverkeer" (V-RV) en "Verkeer-Stationsgebied (V-SG).

De activiteit onder 2 past binnen het huidige bestemmingsplan.

Ad 3

Activiteit 3 heeft de bestemming "Verkeer-Stationsgebied (V-SG) en is in strijd met het huidige bestemmingsplan. De oppervlakte van het gebouwtje bedraagt meer dan de toegestane inhoud van 50 m³. De afmetingen is 15.3 x 3,5 x 3. De totale oppervlakte bedraagt 57 m³.

Ad 4

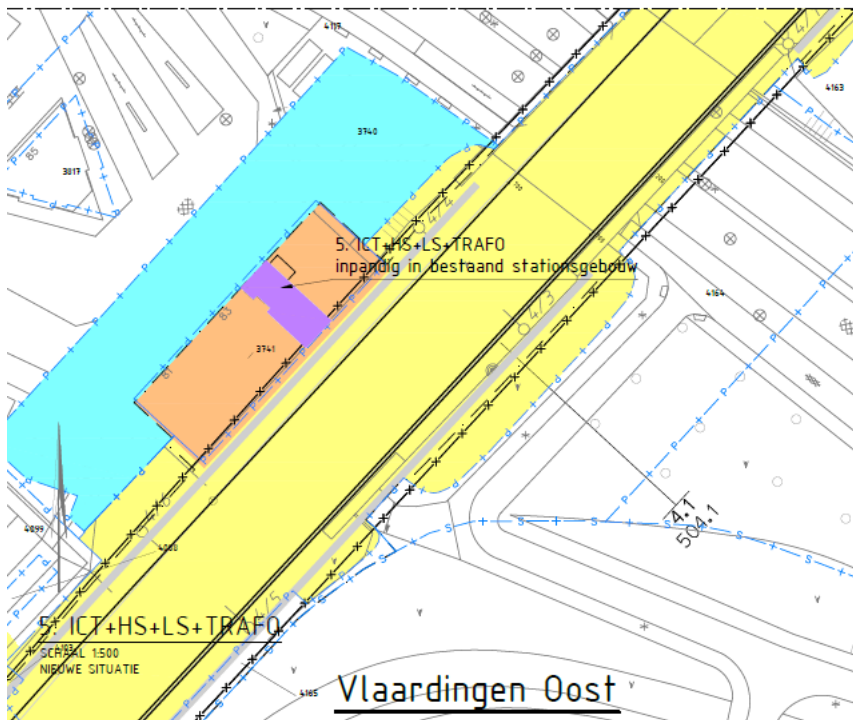
Activiteit 4 heeft de bestemming "Verkeer-Railverkeer" (V-RV). Het plaatsen van geluidsschermen past binnen het huidige bestemmingsplan.

Verder is van belang dat als er dieper wordt gegraven dan 30 cm en meer dan een maximale oppervlakte van 100 m² is er een aanlegvergunning voor archeologie nodig. Dit moet bij de aanvraag omgevingsvergunning worden geregeld.

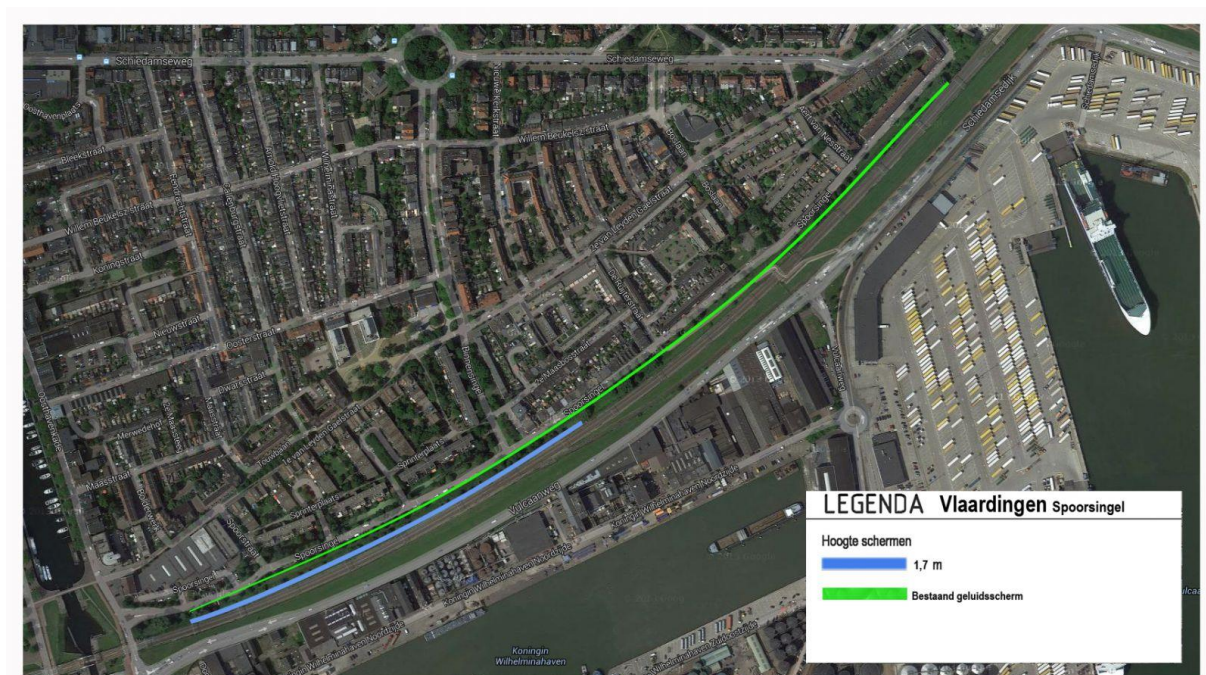
De activiteiten vallen verder binnen de bestemming "Waterstaat – Waterkering" (WS – WK). Hiervoor dient een watervergunning te worden aangevraagd bij de waterbeheerder Hoogheemraadschap van Delfland.



Figuur 4 Eindsituatie station Vlaardingen Oost



Figuur 5 Nieuwe situatie technische ruimten



Figuur 6 Nieuw geluidsscherm

Aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven

De aanpassing goederenspoor “Vulcaanhaven” omvat een korte verbinding naar de bedrijfsterreinen rond de Vulcaanhaven. Er hoeft niet langer via het emplacement bij station Vlaardingen Centrum gereden te worden. Ook worden de openingstijden van de brug in deze variant minder beïnvloed door passerende goederentreinen. In de variant is de westelijke ontsluiting naar het fabrieksterrein vervallen en is er een ontsluiting aan de oostkant gemaakt vanuit het zuidelijk spoor van de hoofdbaan naar het zuiden.

Van deze aftakkende wissel zijn twee sporen bereikbaar die beide aan de zuidkant van de hoofdbaan zijn gelokaliseerd, op het dijklichaam aldaar. Er zijn twee sporen nodig (en vijf wissels) voor het rangeren van de goederenterrein naar het fabrieksterrein. Dit komt omdat de locomotief aan de andere kant van de trein moet kunnen komen, dit wordt ook wel 'kopmaken' genoemd.

De betreffende activiteiten vallen binnen de bestemmingsplannen "Oostwijk-Zuid" en "Rivierzone-Oost" en hebben hierin de bestemmingen "Verkeer-Railverkeer" (V-Rv) en "Verkeer" (V). De activiteiten zijn hiermee niet in strijd. Wel geldt er bij beide bestemmingsplannen bepalingen op het gebied van "archeologie" en "Beschermd Stadsgezicht". Hiervoor dienen te zijner tijd aanlegvergunningen te worden aangevraagd. Op grond van de bestemming "Waterstaat-Waterkering" geldt er een aanlegverbod. Hiervoor moet een watervergunning worden aangevraagd bij de waterbeheerder het Hoogheemraadschap van Delfland.



Figuur 7 Impressie Vulcaanhaven

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de structuurvisie 'Infrastructuur en Ruimte' vastgesteld. De structuurvisie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en het behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijks regimes in het natuurdomein. Concreet betekent dit onder meer dat de nationale landschappen worden geschrapt en de bescherming van deze gebieden wordt overgedragen aan de provincies. Het Rijk versterkt bovendien de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Ook de (boven) lokale afstemming en uitvoering van provinciale kaders. Daarmee laat het Rijk de sturing op verstedelijking los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder', die inmiddels is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridisch borging vragen zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is laatst gewijzigd op 1 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die onder andere aan bod komen zijn: rijksvaarwegen, de mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, defensie, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen en de ecologische hoofdstructuur, hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet worden aangemerkt als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2. Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Ruimtelijke ontwikkelingen die betrekking hebben op deze gebieden mogen hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken.

Op grond van het Barro maakt de huidige Hoekse Lijn onderdeel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na de ombouw. Wel kan worden opgemerkt, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot Lightrail en de verlenging juist wordt getracht een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen.

Ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking geldt dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Daarvan is hier geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft op 9 juli 2014 voor de gehele provincie de structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit' vastgesteld. De structuurvisie gaat uit van structurele, maar ook onzekere, veranderingen in de samenleving, economie en het milieu. Veranderingen die er toe leiden dat de voorspelbaarheid van ontwikkelingen vermindert. Binnen dit dynamische speelveld zet de provincie in op het beter benutten en verder opwaarderen van bovenlokale netwerken, landschapsstructuren en verstedelijkingspatronen. De behoefte van de gebruikers staat daarbij centraal; het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag.

De provincie ambieert een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer, door de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk van bus-, tram- en metrolijnen en treinverbindingen. In dit kader worden de Hoekse Lijn en de daarmee samenhangende aanpassingen genoemd in het gelijktijdig met de structuurvisie vastgestelde en daarmee samenhangende 'Programma Mobiliteit'.

Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

Het projectgebied is geheel gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Hiervoor is een van de speerpunten van het beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast dient ingezet te worden op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Programma Ruimte en Programma Mobiliteit

Het strategisch beleid uit de structuurvisie is operationeel doorvertaald in het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. Hierbij is de aanzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit.

In het programma Mobiliteit wordt met betrekking tot het OV-netwerk gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op de veelgebruikte lijnen, dus waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-netlijnen.

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes.

De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations.

Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-sprinters, bussen, trams, Lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

Voor een aantal infrastructurele projecten vindt de provincie het van belang dat deze niet onmogelijk worden gemaakt, dan wel dat hiervoor ruimte wordt gereserveerd. Deze projecten zijn opgesomd in 2.1.6. van het Programma Mobiliteit: de Hoekse Lijn maakt hier onderdeel van uit.

In het Programma Ruimte wordt met betrekking tot spoorlijnen gesteld, dat deze naast hun verbindende functie belangrijke lijnen zijn om het landschap te beleven. Bij ontwikkelingen langs het spoor of in stationsgebieden is een visuele relatie tussen spoor en omgeving gewenst: dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.

Verordening Ruimte 2014

Samen met de structuurvisie en het programma is de verordening 'Ruimte' vastgesteld. In deze verordening vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt regels met betrekking tot commerciële functies, veiligheidszoning, ecologische hoofdstructuur, molenbiotopen, windenergie, regionale waterkeringen, buitendijks bouwen en archeologie. Geen van deze provinciale belangen zijn van toepassing op de projectlocatie.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) is in oktober 2005 vastgesteld als regionaal structuurplan voor de Stadsregio Rotterdam. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Het RR2020 benoemt een tiental ontwikkelingsopgaven voor de regio Rijnmond, zoals investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten. Bereikbaarheid blijft een halszaak voor de sociale en economische ontwikkeling van de regio. Investerings in infrastructuur en knooppunten geven sturing aan de mobiliteit en scheppen de voorwaarde om de stedelijke ontwikkeling optimaal van de verkeersstromen te laten profiteren. De ombouw van de Hoekse Lijn betreft één van de in dit kader door de Stadsregio benoemde projecten.

Op 17 december 2003 is het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 (RVVP) vastgesteld. In dit plan is het verkeer- en vervoerbeleid van de Stadsregio nader uitgewerkt. Het plan onderkent dat mobiliteit en bereikbaarheid cruciaal zijn voor de stadsregio. Het plan beoogt om deze factoren te optimaliseren zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. In het RVVP wordt de ombouw van de Hoekse Lijn benoemd als één van de projecten welke vereist zijn om het kwaliteitsnetwerk voor het regionaal openbaar vervoer op orde te brengen. Op 14 december 2011 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer (RUVV) voor de periode 2011 tot en met 2015 vastgesteld. In dit document zijn de doelen uit het RVVP voor de komende vier jaar omgezet in concrete doelen en inspanningen. Het RUVV gaat uit van het verder uitwerken van de plannen voor de ombouw van de Hoekse Lijn tot 2015 en de realisatie van het project in de periode 2015-2020. De beleidsuitgangspunten van de stadsregio zullen met de overgang naar de metropoolregio worden gecontinueerd met de Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Door de Stadsregio Rotterdam is in 2010 de Regionaal Strategische Agenda 2010-2014 (RSA) vastgesteld. De RSA bevat de acties die de Stadsregio de komende jaren zal ondernemen om het regionale toekomstperspectief dichterbij te brengen. De RSA koppelt een strategische visie voor de langere termijn (2020) aan een concrete uitvoeringsagenda voor de kortere termijn.

De RSA is daarmee te beschouwen als een actualisatie van de regionale opgaven uit het RR2020. Voor wat betreft openbaar vervoer schrijft de RSA dat een goede samenhang tussen de netwerken van personenvervoer (fiets, auto, openbaar vervoer) steeds belangrijker wordt, met daarbij goede overstapmogelijkheden. Daarnaast zet de Stadsregio in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) als basis van een duurzaam mobiliteitssysteem. De toename van mobiliteit, als gevolg van stedelijke en economische ontwikkeling, moet zo veel mogelijk in het openbaar vervoer worden opgevangen. Een geïntegreerde aanpak van bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling is daarbij van belang. De ombouw van de Hoekse Lijn naar een metroverbinding sluit aan bij deze ambitie.

Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020

De Stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en –maatregelen, zowel op korte als lange termijn. Hierbij wordt dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan “mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar mobiliteit voorziet: dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid”.

Op een aantal regionale assen moet de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar worden gekoppeld. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te kunnen rijden en leidt tot een goed ov-netwerk op stadswestelijk niveau. De delen van de regio die aan deze regionale assen liggen, worden dan direct en snel gekoppeld met het Rotterdamse centrum en met andere regionale knooppunten.

Om het kwaliteitsnetwerk voor het regionale openbaar vervoer op orde te brengen zijn verbeteringen en aanvullingen nodig. Hoek van Holland behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de dager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Hoek van Holland en Maassluis. Dit kan worden gerealiseerd door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail, waarbij verlenging tot het strand in Hoek van Holland het uitgangspunt is. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt.

Besluit dagelijks bestuur Stadsregio Rotterdam

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn 900 meter verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesseland naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

Bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 1”

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 1” ondertekend: Stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden

tot aan de Vulcaanhaven. Daarnaast zijn in artikel 20 van deze overeenkomst nog een specifieke afspraak vastgelegd, die betrekking heeft op de onderdoorgang van de Marathonweg.

Bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 2”

De eerder genoemde partijen die in december 2012 deel 1 van de bestuurlijke overeenkomst Hoekse Lijn hebben getekend, hebben op 3 december 2013 het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 van de Bestuurlijke Overeenkomst deel 2 ook nog enkele specifieke afspraken vastgelegd.

Met betrekking tot Vlaardingen gaat het hierbij om het volgende. Er wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid het raccordement bij Vopak te verleggen om zo rangeerbewegingen over de brug bij de sluis te voorkomen. Partijen zien dit momenteel als een kansrijke kwaliteitsverbetering voor alle betrokkenen. Bij een voor partijen positieve uitkomst van dit onderzoek dienen partijen een voorstel voor scopewijziging in. Daarmee wordt de negatieve invloed van de nieuwe dienstregeling op de bediening van de brug buiten de spits zoveel mogelijk beperkt. Om de gebieden ten zuiden van de stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum te ontsluiten wenst Vlaardingen vanuit die richting directe aansluitingen met de perrons voor langzaam verkeer. Vlaardingen wenst dat langzaam verkeer bij Vlaardingen Centrum aan beide zijden van de rijbaan van de overweg gebruik kan maken. Dit valt niet binnen de scope van het project, maar zal door partijen niet onmogelijk worden gemaakt. De dienstregeling zal zodanig zijn dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen.

De aanpassingen aan de lijn zijn voorzien binnen het bestaand stads- en dorpsgezicht, alwaar het provinciaal beleid gericht is op het beter benutten van de gronden. Omdat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling is een verdere toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde. Daarnaast wordt met de ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief de daarbij behorende werkzaamheden rondom (nieuwe stations), beoogd om de OV-verbindingen van Vlaardingen te verbeteren. Hiermee wordt dan ook voldaan aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. Gesteld wordt dat de ombouw van de Hoekse Lijn past binnen het provinciaal beleid.

De ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn past ook binnen het regionaal beleid. De Stadsregio heeft mede tot doel het openbaar vervoer te bevorderen. Na de ombouw zal de verbinding naar verwachting 40% meer reizigers trekken (van 13.000 naar ruim 18.000 per dag in 2020) dan wanneer de lijn in zijn huidige vorm, dus als spoorlijn, wordt geëxploiteerd. Deze groei komt vooral door de hogere frequenties en de directe verbinding naar bestemmingen als stations Dijkzigt, Eendrachtsplein, Beurs en Blaak in het centrum van Rotterdam.

3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 'Koers op 2020 (2000 en actualisatie 2008)

In de Stadsvisie zijn diverse ambities naar voren gekomen waarvan de voor dit projectbesluit meest relevante hieronder zijn aangegeven:

- Het meer aanbrengen van fysieke samenhang binnen het centrum en het versterken van de verbinding tussen het winkelcentrum en het cultureel-historisch centrum;
- Het streven naar gedifferentieerde woon- en werkmilieus in de Vlaardingse wijken;
- Het vergroten van het aanbod kwalitatief goede woningen in de (middel)hoogbouw;
- Het zoveel mogelijk aansturen op behoud van bestaande schone bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar niet per definitie op de huidige locaties;
- Het binnen bepaalde randvoorwaarden aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met name in de dienstverlening en recreatie;
- Het verbeteren van de ontsluiting van de industriezone en de relatie met het woongebied.

Stadsvisie 2008

In 2000 groeide en bloeide de Nederlandse economie, daarna nam de groei af. Toen bleek eens te meer hoe belangrijk werkgelegenheid is voor de vitaliteit van de stad. Dat Vlaardingse onderdeel is van een regionale arbeidsmarkt doet daar niet aan af. Daarom vindt de gemeente dat het aantal arbeidsplaatsen in de stad de komende jaren zou moeten groeien. Uiteraard ziet de gemeente het liefst schone bedrijven komen, maar ook havengerelateerde bedrijvigheid kan een plaats krijgen in de havenstad die Vlaardingse van oudsher is. Hiervoor is een goede infrastructuur nodig.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 (2003)

De ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie 'Koers op 2020'. In het rapport zijn zeven doelstellingen aangegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de drie noemers: ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad:

- Versterken van de stedelijke groenstructuur;
- Herwaarderen van de cultuurhistorie;
- Vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- Spreiden van zorgvoorzieningen;
- Versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- Anticiperen op ontwikkeling van de hoofdstructuur;
- Vergroten van de werkgelegenheid.

Structuurplan Rivierzone (2004)

Op 28 januari 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld met de daarbij behorende Integrale Milieunota. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone.

De hoofddoelstellingen van het vernieuwingsproces voor de Rivierzone luiden:

- Een bredere basis bieden voor werken en ondernemen;
- Een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat bieden;
- Bescherming en herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed.

Verkeer en Vervoersbeleid

Het verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van:

- het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015 "Kwaliteit in bereikbaarheid" (GVVP);

- het Fietsplan Vlaardingen "Méér mensen op de fiets, over rode lopers fietsen door Vlaardingen" (fietsnota);
- de Kadernota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008-2011 (kadernota parkeren)
- en het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 (parkeernota 2008)

moet de ruimte voor verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden vastgelegd in bestemmingsplannen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015, Kwaliteit in Bereikbaarheid

In het door de gemeenteraad op 16 maart 2005 vastgestelde "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan" (GVVP) wordt ingezet op "kwaliteit in bereikbaarheid". Het GVVP draagt, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bij aan de ruimtelijke ambities van de stad. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV) is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voortgaande groei van de automobilitéit onafwendbaar is. Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid.

Het GVVP richt zich op kwaliteit en bereikbaarheid. Dit impliceert:

- veilige speelruimte voor kinderen (bijvoorbeeld in 30 km/uur zones);
- veilige en prettige bereikbaarheid van scholen (over vrijliggende fietspaden);
- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgelegde tijden);
- aanpassing wegennet in de Rivierzone;
- goede regioverbindingen;
- prettige en veilige winkelmogelijkheden in het stadshart (voetgangersgebied).

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

1. waarborgen van de bereikbaarheid door middel van een samenhangend verkeersnetwerk;
2. vergroten van de verkeersveiligheid;
3. bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke organisatie van de stad;
4. bevorderen van de economische dynamiek (door knooppuntontwikkeling);
5. monitoren binnen de jaarlijkse begrotingscyclus.

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximum snelheid van 50 km/h. Buiten de bebouwde kom mag op de gebiedsontsluitingswegen maximaal 80 km/uur gereden worden. Waar mogelijk wordt langzaam en snelverkeer op deze wegen van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen, bijvoorbeeld in de vorm van 30 km/h-zones binnen de bebouwde kom of 60 km/h-zones buiten de bebouwde kom. Op de erftoegangswegen wordt langzaam en snelverkeer in principe gemengd. Te veel verkeer, voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer, is hier ongewenst. Voor alle wegen en fietsroutes in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het gewenst om de kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen vorm te geven met rotondes, indien de hoeveelheid verkeer dat toelaat.

De rijkswegen (A20 en A4) door en langs Vlaardingen zijn bepalend voor de ruimtelijke indeling van de stad. Ook de Hoekse Lijn in het zuiden en TramPlus in het noorden zijn belangrijke ruimtelijke elementen. Binnen de stad vormen de westelijke ontsluitingsroute (Marathonweg, Deltaweg, Galgkade), de oostelijke ontsluitingsroute (Vulcaanweg, Schiedamsedijk) en de noordelijke ontsluitingsroute (Holysingel) belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Transport van gevaarlijke stoffen wordt zoveel mogelijk gebundeld op deze routes. Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes.

Rekening houdend met de groei van de automobilitéit zal de gemeente de maatschappelijke kosten doorberekenen aan de gebruiker. Gezien haar mogelijkheden wordt dit gerealiseerd in het parkeerbeleid.

Fietsbeleid

De Fietsnota Vlaardingen, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 3 april 2008, is een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- Vervoerplan (GVVP). De Fietsnota richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik in Vlaardingen.

De wijze waarop met het fietsbeleid moet worden omgegaan, nodigt uit tot een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk in relatie met aanverwante begrippen als veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, welzijn en duurzaamheid.

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

1. stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
2. bijdrage leveren aan een levendige, economische, bloeiende en (verkeers)veilige stad met een daarbij passend fietsbeleid;
3. de fiets een prominente plek geven in ruimtelijke ontwikkelingen;
4. een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

- verkeersveiligheid voor fietsers;
- comfortabele en aantrekkelijke routes;
- korte reistijd en goede doorstroming;
- directe en samenhangende routes.

Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen is niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, vindt een integrale benadering plaats op de volgende speerpunten:

- goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen;
- goede bewegwijzering;
- verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers (onder andere openbare verlichting);
- aanpak van fietsendiefstal;
- stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Parkeerbeleid

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Het streven is dat in Vlaardingen de verschillende doelgroepen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren of dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn.

Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid heeft de gemeenteraad op 24 januari 2008 de volgende beleidskaders voor het parkeerbeleid in Vlaardingen vastgesteld:

1. Het parkeerbeleid moet gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
2. Het parkeerbeleid is er op gericht om de parkeervraag en het parkeeraanbod zoveel mogelijk per gebied op elkaar af te stemmen zodat gebieden zo min mogelijk met elkaars probleem worden opgezaagd;
3. Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale Binnenstad;
4. Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
5. Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein. Door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw, herontwikkeling of functiewijziging wordt expliciet rekening gehouden met het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen. Daar waar de ruimte erg schaars is en de parkeerdruk erg hoog is, is gekozen voor het invoeren van parkeerregulering.

Visie Externe Veiligheid – visie voor duurzame veiligheid

De visie is onderdeel van de duurzame ontwikkeling van de gemeente Vlaardingen. Enerzijds moeten ruimtelijke en bedrijfsmatige ontwikkelingen mogelijk blijven. Anderzijds moet de gemeente zorg dragen voor een aanvaardbaar veilige woon-, werk- en leefomgeving. In deze visie staat de samenhang tussen ruimtelijke ordening, economie, beheersbaarheid en verantwoording van risico's centraal. Met deze visie geeft de gemeente concreet richting aan een aanvaardbaar veilige invulling van haar ruimtelijke ontwikkelingen. Voor concrete bouwplannen of bij het opstellen van bestemmingsplannen geeft deze visie de planologische kaders voor het omgaan met risico's.

Indien nodig worden hieraan voorwaarden gekoppeld die de risico's beheersbaar houden of zelfs geheel uitsluiten. Deze planologische kaders bieden vooraf duidelijkheid in de omgang met externe veiligheid bij ruimtelijke plannen. Dat geldt zowel voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van risicobronnen als voor nieuwe en bestaande risicobronnen.

Het risicobeleid en de ruimtelijke ambities van de gemeente Vlaardingen leiden tot de volgende beleidsuitgangspunten voor de omgang met externe veiligheid:

Het aantal risicobronnen neemt niet toe, de hoogte van bestaand risico's neemt af;

- In bestemmingsplannen worden geen nieuwe Bevi-bedrijven toegestaan;
- De oriëntatiewaarde van het groepsrisico mag niet worden overschreven, m.u.v. het gebied langs de Nieuwe Maas/Rivierzone;
- Grenswaarde contouren van risicovolle bedrijven liggen binnen de inrichtingsgrenzen en worden vastgelegd in de bestemmingsplannen;
- Van bedrijven wordt verwacht dat zij actief communiceren over hun risico's naar de omgeving;
- Verminderd zelfredzame personen worden extra beschermd tegen externe veiligheidsrisico's;
- De plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven, buiten de gemeente reiken niet over de gemeentegrens, tenzij wordt aangetoond dat er geen belemmeringen ontstaan voor de geplande woningbouw in de rivierzone.

Een significante toename van het groepsrisico dient bestuurlijk te worden verantwoord. De zwaarte van de vertegenwoordiging wordt bepaald door de omvang van het risico, de toename ervan, de bestrijdbaarheid van de mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van personen nabij de risicobron.

Actieplan Geluid (2009)

Vlaardingen heeft, ingevolge de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, een Actieplan Geluid opgesteld voor het binnenstedelijk wegverkeer (Actieplan Geluid, gemeente Vlaardingen, 14 december 2009). Het actieplan is opgesteld nadat een inventarisatie is uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege binnenstedelijke wegen op de woningen binnen de gemeente Vlaardingen. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgelegd in de geluidsbelastingkaarten.

De doelstellingen van het Actieplan Geluid zijn:

- Dat er minder geluidgehinderden zullen zijn; hierdoor zijn er ook minder negatieve gezondheidseffecten;
- Verbeteren van de akoestische kwaliteit (leefomgeving) voor de inwoners van Vlaardingen.

Voor het Actieplan Geluid is een plandrempel vastgesteld. Dit is de grens van de geluidsbelasting op woningen waarvan Vlaardingen vindt dat dat een hogere geluidsbelasting niet wenselijk is. Na afweging van belangen op basis van haalbaarheid en betaalbaarheid is als plandrempel een geluidsbelasting van 60 dB voor het binnenstedelijk wegverkeerslawaaï voorgesteld. De Vlaardingse industrieterreinen zijn inmiddels gesaneerd. Door de provincie Zuid-Holland zijn zogenaamde maximaal toelaatbare, geluidsbelastingen (MTG), na sanering, vastgesteld. Deze waarden gelden als grenswaarden binnen de zone en mogen niet worden overschreden. Voor de plandrempel van de Vlaardingse industrieterreinen wordt de MTG aangehouden. Buitenstedelijk wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industriellawaai afkomstig van gezoneerde industrieterreinen buiten de gemeente Vlaardingen vallen buiten het actieplan. De belangrijkste maatregel is het toepassen van geluid reducerend asfalt en geluid reducerende klinkers op plaatsen waar normen worden overschreden.

Gebiedsgericht milieubeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 19 maart 2013 het ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid vastgesteld. Dit ambitiedocument biedt de basis voor duurzame gebiedsontwikkeling in de gemeente Vlaardingen.

Beschreven is welke milieu en duurzaamheidsambities Vlaardingen heeft voor de verschillende deelgebieden in de gemeente en hoe deze ambities input zullen gaan vormen bij ruimtelijke planontwikkeling. Duurzame gebiedsontwikkeling draagt eraan bij dat milieu- en duurzaamheidsaspecten een zo optimaal mogelijke plaats in de ruimtelijke planvorming krijgen, zodat bij ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk kansen worden benut om milieu- en duurzaamheidsambities te realiseren. Aan de basis van duurzame gebiedsontwikkeling ligt gebiedsgericht milieubeleid. Hierbij worden de milieuambities afgestemd op de specifieke kenmerken van de verschillende deelgebieden van Vlaardingen en de specifieke kansen en bedreigingen die zich daar voordoen.

Programma Duurzaamheid

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het Programma Duurzaamheid Vlaardingen 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen' vastgesteld. Vlaardingen wil zowel voor zijn huidige bewoners als voor toekomstige generaties een duurzame stad aan het water zijn: schoon, groen en gezond. Uitgangspunt is om samen met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden te werken aan een stad met een hoge kwaliteit van leven waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

Nota Monumenten 2005

De nota Monumenten 2005 benadrukt het belang van de cultuurhistorie voor het onderscheidend vermogen van Vlaardingen. Een belangrijk hulpmiddel om de structuur van gebieden te behouden is de opstelling van een cultuurhistorische waardenkaart. Ook het Rijk beoogt met de Modernisering Monumentenzorg (Momo) de rol van dergelijke waarderingskaarten te onderstrepen. Deze kaart is nog niet voorhanden.

Beleidsnota Archeologie 2009-2013

Op grond van de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) moet de gemeente er te allen tijde voor zorgen bij inrichtingsplannen en besluiten over bodemingrepen dat de archeologische belangen in kaart zijn gebracht en dat er in het afwegingsproces zorgvuldig mee is omgesprongen. De (verplichte) taken en bevoegdheden van de gemeente in het nieuwe bestel zijn in deze beleidsnota opgenomen. Met de vaststelling van de WAMZ heeft de gemeente de nodige beleidsruimte gekregen bij de praktische invulling van de archeologische monumentenzorgtaken. In haar rol van bevoegd gezag creëert de gemeente daarmee duidelijkheid over de omgang met archeologische waarden op gemeentelijk grondgebied, inclusief de eventuele financiële en organisatorische consequenties daarvan, zowel voor de gemeentelijke organisatie als voor derden.

Welstandsnota

De gemeenteraad heeft de Welstandsnota Vlaardingen 2012 vastgesteld. De voorgaande welstandsnota dateerde van 2004. De nieuwe nota was nodig omdat door wetswijzigingen veel bouwactiviteiten vergunningsvrij zijn geworden en om tegemoet te kunnen komen aan zowel een dereguleringswens als de wens om excessen beter te kunnen aanpakken. De nota maakt een onderscheid in een hoog, regulier en een luw welstandsregime. De gemeente richt zich in haar welstandsregime vooral op de 'echt te beschermen gebieden' en biedt daarnaast meer vrijheid en snelheid. Met een excessenregeling blijft er de mogelijkheid om in te grijpen bij buitensporigheid. In de nota staat wanneer een bouwwerk wel of niet moet worden voorgelegd aan de welstandscommissie en welke bouwwerken welstandsvrij zijn. Verder is er verschil in weging van de achterzijde en de voorzijde van gebouwen en er is verschil in de weging van bouwwerken aan grote toegangswegen en bouwwerken aan niet wijkbepalende wegen.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

Het al dan niet voldoen aan verschillende milieutechnische randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het project getoetst op de milieutechnische randvoorwaarden.

4.1 Milieueffectrapportage

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Ombouw Hoekse Lijn

Nagegaan is of het om te bouwen deel van de Hoekse Lijn m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.

Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (Ecologische Hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld wordt, dat dus niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Omdat voor het te verlengen deel van de Hoekse Lijn een m.e.r.-plicht geldt en beide tracédelen nauw met elkaar verbonden zijn, aangezien sprake is van een inhoudelijke, organisatorische en financiële samenhang, is besloten om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER op te stellen.

Dit MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit de MER opgenomen, die ook voor deze ruimtelijke onderbouwing relevant zijn.

4.2 Water

Bij elk besluit binnen de ruimtelijke ordening is de betrokkenheid van de waterbeheerder van groot belang. Met het uitvoeren van de zogenaamde 'watertoets' wordt de waterbeheerder actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen betrokken en krijgt water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is geheel binnendijs gelegen en maakt onderdeel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

4.2.1 Beleidskader

Hieronder worden kort de belangrijkste beleidskaders op Europees, Rijks-, provinciaal en regionaal/gemeentelijk niveau uiteengezet.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water (KRW) omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Nationaal beleid

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking op het advies van de Deltacommissie.

Provinciaal beleid

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken.

Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu-en maatschappelijke opgaven.

Regionaal / gemeentelijk beleid

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad.

De gemeente Vlaardingen heeft geen recent eigen waterbeleid. Het Waterplan dateert uit 2007. Het Waterplan bestaat uit een aantal samenhangende deelplannen, zoals het gemeentelijk rioleringsplan en het uitvoeringsprogramma. Voor het overige wordt aangesloten bij het beleid van het Hoogheemraadschap Delfland. Vanuit het samen met Delfland opgestelde Waterplan wordt een verder ontvlechten van het watersysteem beoogd. Afkoppelen staat hierbij centraal. Door afkoppelen blijven schone waterstromen schoon en kunnen deze rechtstreeks via de singelbemaling worden afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Nieuw in het plan is de aanpak van grondwateroverlast. Door de voortgaande bodemdaling, bij een relatief gelijkblijvend grondwaterniveau, ervaren bewoners een grondwaterstijging. Vooral in de winterperiode levert dit vaak klachten op. Door het aanleggen van drainage kan een deel van de klachten worden wegenomen, maar omdat Vlaardingen blijft dalen zullen op den duur maatregelen moeten worden genomen. Onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen toereikend zijn om weer enkele tientallen jaren droge voeten (of beter gezegd: woningen) te kunnen houden.

4.2.2 Beschrijving watersysteem

Uit het MER-deelrapport Water blijkt, dat de Hoekse Lijn is gelegen tussen het buiten- en binnendijkse gebied. Net ten oosten van station Vlaardingen Centrum wordt het plangebied doorsneden door de Oude Haven. Dit water is onder beheer van Rijkswaterstaat.

Ten oosten van station Vlaardingen-Oost lopen aan weerszijde sloten langs het spoor, deze worden onderhouden door de NS. Tussen station Vlaardingen Centrum en de Marathonweg loopt aan de noordzijde van het spoor een watergang die wordt onderhouden door het Hoogheemraadschap van Delfland. Verder langs het spoor lopen aan weerszijden watergangen onderhouden door de NS. Ook ligt er een duiker onder het spoor bij station Vlaardingen West. Tevens liggen er duikers ten noorden en ten zuiden van het station Vlaardingen West om de spoorsloten die aan weerszijden van het station lopen met elkaar te verbinden.

Ook buiten de bebouwde kom tussen Vlaardingen en Maassluis lopen aan weerszijden watergangen langs het spoor. De watergang ten noorden van het spoor wordt onderhouden door de NS, dien ten zuiden door het Hoogheemraadschap Delfland.

4.2.3 Ontwateringsdiepte

Vlaardingen heeft een uitgebreid grondwatermeetnet. In de autonome ontwikkeling worden geen belangrijke wijzigingen in de grondwaterstand verwacht. Er zijn geen knelpunten.

4.2.4 Riolering: afval- en hemelwater

De gemeenten Maassluis, Schiedam en Vlaardingen werken sinds 2005 samen met de gemeenten Midden-Delfland, Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland op het gebied van inzameling, transport en zuivering van afvalwater. Het afvalwater van deze vijf gemeenten komt samen bij de afvalwaterzuiveringsinstallatie 'de Groote Lucht' en mondt daarna uit in de Nieuwe Waterweg. Het rioleringsstelsel van de gemeente Vlaardingen in het plangebied is in de volgende figuur opgenomen.



Figuur 8 Rioleringsstelling in Vlaardingen

Vlaardingen heeft van de ambitie om in de toekomst regenwater rechtstreeks af te voeren naar het oppervlakte water.

4.2.5 Waterkeringen en waterveiligheid

In het centrum van Vlaardingen valt de Delflandsedijk samen met de spoordijk. De Delflandsedijk bestaat uit twee gedeelten:

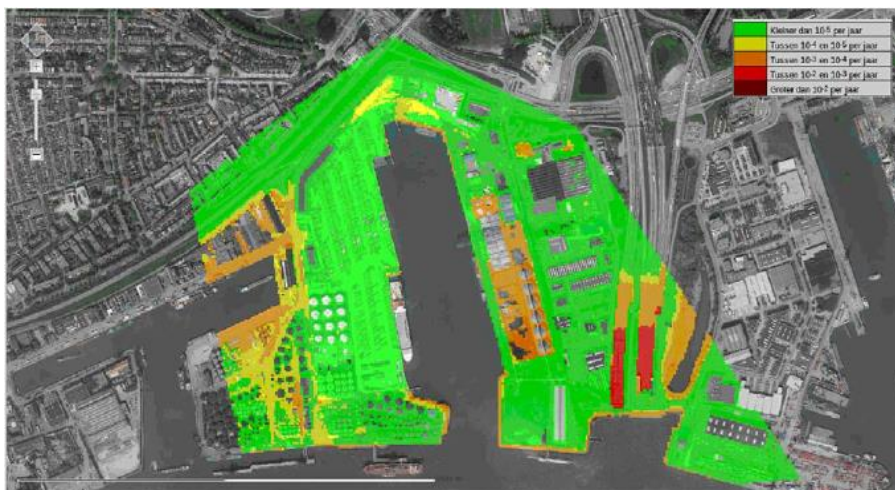
- de zeedijk van Hoek van Holland tot aan de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg;
- de rivierdijk vanaf de Maeslantkering via Maassluis, Vlaardingen, Schiedam tot aan de Parksluizen in Rotterdam

De Delflandsedijk is een primaire waterkering zoals aangewezen in de Waterwet. Primaire waterkeringen bieden beveiliging tegen overstroming doordat deze behoren tot een dijkkring. In de Waterwet is de veiligheidsnorm aangegeven waaraan elke dijkkring moet voldoen. De Delflandsedijk vormt een onderdeel van dijkkring 14. Voor dijkkring 14 geldt dat de waterkering een extreme waterstand met overschrijdingskans van 1/10.000 per jaar moet kunnen keren.

Het deel in Vlaardingen betreft een deel van de rivierdijk. Deze is minder hoog dan de zeedijk, omdat deze dijk achter de Maeslantkering ligt. Het maatgevend hoogwater is hier langer omdat bij hogere waterstanden vanuit zee de kering wordt gesloten. Bij de rivierdijk wordt het maatgevend hoog water direct beïnvloed door de Maeslantkering. Hierdoor zijn mindere verzwaren van deze dijk nodig. De spoorlijn blijft in Vlaardingen droog, Dit komt door de relatief hoge ligging.

4.2.6. Buitendijks gebied

Een deel van de Hoekse Lijn bij Vlaardingen ligt buitendijks. Bescherming tegen overstroming wordt hier verkregen door de relatief hogere ligging van het buitendijks gebied. De provincie toetst bij nieuwe ontwikkelingen of wordt voldaan aan de eis voor het lokaal individueel risico. Dit moet kleiner zijn dan 10^{-5} per jaar. Met behulp van de RAB-totaal van de provincie is in kaart gebracht wat het individueel risico is. Te plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de eis van de provincie. Voor het individueel risico kan worden getoetst aan het jaar 2050 of het jaar 2100. Gezien de verwachte levensduur van de spoordijk is het logisch om te toetsen aan het jaar 2100.



Figuur 4.32 Lokaal individueel risico voor het jaar 2050 ter plaatse van Vlaardingen



Figuur 9 Lokaal individueel risico voor het jaar 2050 ter plaatse van Vlaardingen

4.2.7 Wateropgave

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Water' blijkt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn invloed heeft op het oppervlaktewater door het toevoegen van extra verharding of door het dempen van watergangen Vlaardingen. Dit leidt tot een toename van het verhard oppervlak. Verharding wordt vooral toegevoegd door het realiseren van gelijkrichterstations en spoorbeveiligingsruimtes. Aan de andere neemt de verharding af bij de bestaande stations omdat perrons worden ingekort. Ook wordt een emplacement verwijderd. De afname bedraagt 15621 m². De demping van het oppervlaktewater bedraagt een totaal oppervlak van 1860 m².

Vanwege de open opbouw van het spoor kan het hemelwater in de toekomstige situatie blijven infiltreren naar de ondergrond. Vandaar dat wordt gesteld, dat de ombouw geen negatieve invloed heeft op de grondwaterstand. Bij de stations wordt daar waar mogelijk de afvoer van het dak afgekoppeld om zodoende het hemelwater te infiltreren in de ondergrond. De belasting op het rioolsysteem neemt daardoor af.

Er zijn dan ook geen negatieve effecten door de ombouw te verwachten.

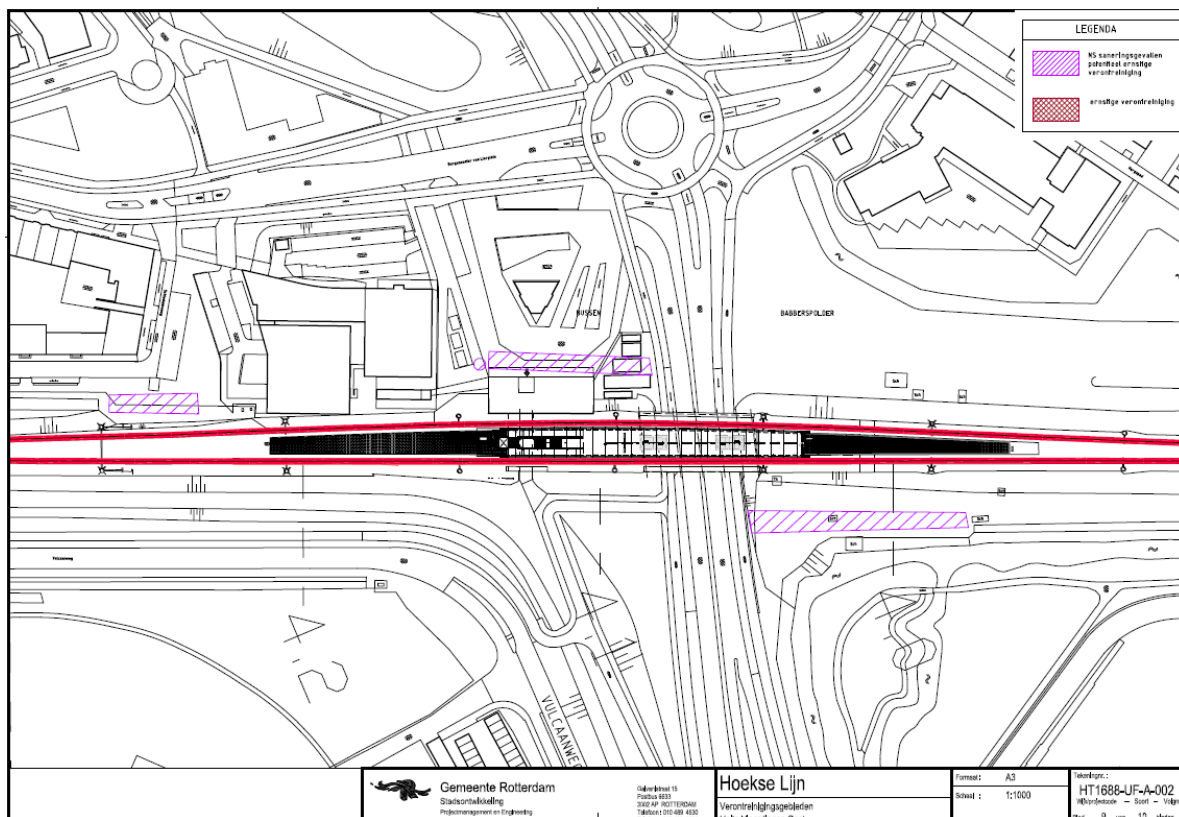
4.2.8 Overleg met de waterbeheerder(s)

De gemeente Vlaardingen werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerders wordt betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van deze ruimtelijke procedure. Tevens zijn de waterbeheerders betrokken geweest bij de totstandkoming van het MER-deelrapport 'Water'.

4.3 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit het bij het MER behorende deelrapport Bodem blijkt dat het meest recente onderzoek uit 2014 is en is uitgevoerd bij een fietsenstalling (Grondslag 2014a). Uit het onderzoek blijkt dat de locatie hoogstens licht verontreinigd is. In 2008 is in een gedempte sloot, opeen diepte van 1,8-2,8 m-mv een sterke verontreiniging met koper en zink in een sliblaag aangetroffen (NSSG5: sublocatie 36). Voor demping is het aanwezige slib dus niet verwijderd. Het volume is $>25 \text{ m}^3$. De overige grond binnen het gebied wordt over het algemeen licht tot matig verontreinigd ingeschat.



Figuur 10 Verontreinigingsgebied Vlaardingen Oost

Voor de locatie aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven zijn geen SBNS onderzoeksgegevens voor handen. Op de verontreinigingstekening is geen verontreinigingscontour aangegeven. Gegevens afkomstig van DCMR Milieudienst Rijnmond geven in deze strook wel een verontreiniging aan. Uit de samenvatting blijkt dat er een ernstige verontreiniging aanwezig is, maar geen spoedsanering. Dit betekent dat de strook zeer waarschijnlijk (deel) verontreinigd is met immobiele parameters (zware metalen en/of PAK). Tussen de rails wordt een matige tot sterke verontreiniging verwacht.

4.4 Flora- en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten te bewerkstelligen. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Uitgangspunt voor de Flora- en faunawet is het "nee-tenzij"-principe. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, moet worden nagegaan of de wet uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Voor de realisatie van dit project is een flora- en faunatoets uitgevoerd (zie deelrapport Natuur). Uit het onderzoek blijkt:

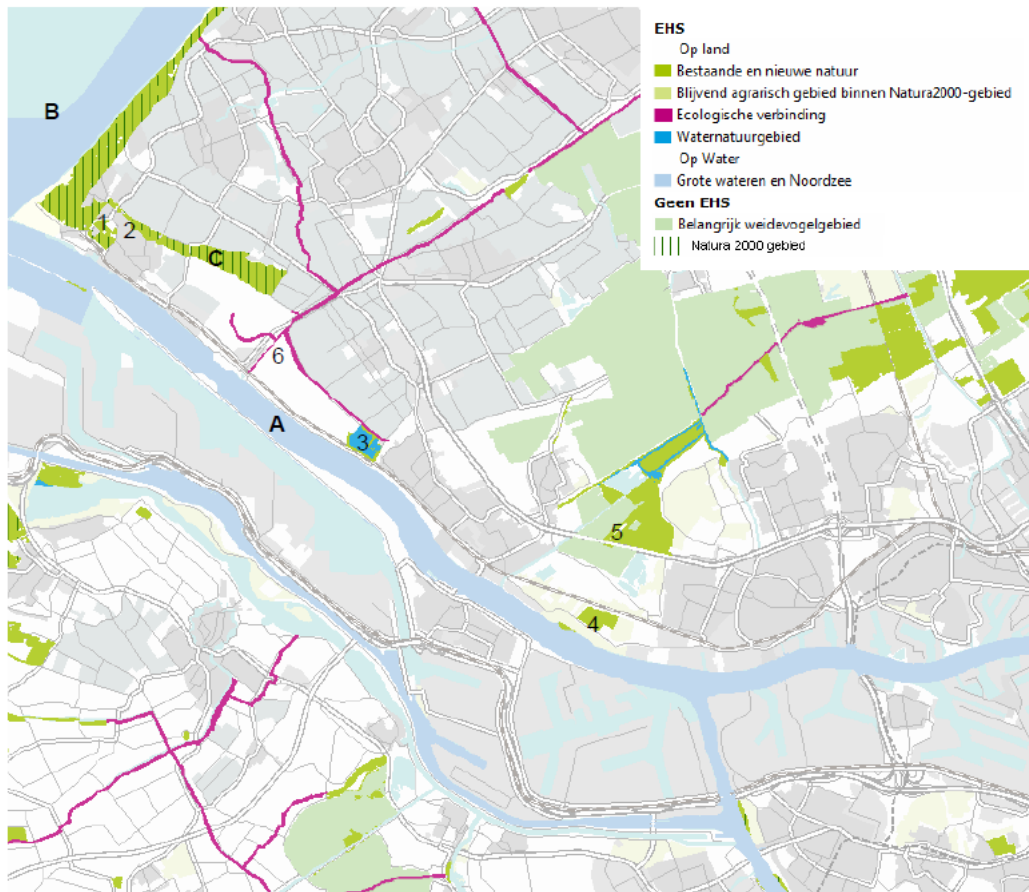
- Binnen het plangebied worden meerdere soorten flora en fauna aangetroffen uit de soortgroepen vaatplanten, zoogdieren, vogels en amfibieën.
- Voor zoogdieren, vogels en amfibieën geldt dat op lokale en regionale schaal er voldoende biotoop beschikbaar is voor de gunstige staat van instandhouding hiervan en compenserende of mitigerende maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.
- In het projectgebied vleermuizen foeragerend zijn waargenomen, maar geen aantoonbare rust- of verblijfplaats hebben binnen het projectgebied.
- Als gevolg van de werkzaamheden kan mogelijk schade ontstaan aan (nesten van) vogels. De werkzaamheden aan bomen en struiken dienen in verband daarmee bij voorkeur te worden uitgevoerd buiten het vogelbroedseizoen (15 maart t/m 15 juli). Voorafgaand aan de werkzaamheden dient (in verband met de broedrust) altijd een controle plaats te vinden op bewoonde nesten van vogels en dienen de werkzaamheden daar op te worden afgestemd
- Indien in bomen welke moeten worden geveld jaarrond beschermde nesten van vogels zoals gewone kraai (*Corvus corone*), buizerd (*Buteo buteo*) en sperwer (*Accipiter nisus*) worden aangetroffen is een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet vereist.
- Het projectgebied is in enige mate geschikt voor de vestiging van gevlekte orchis of rietorchis (*Dactylorhiza majalis*). Een aanvullend onderzoek is vereist indien de werkzaamheden plaatsvinden gedurende de bloeiperiode van mei t/m juli.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000, staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Deze gebieden zijn allen gelegen buiten de grenzen van de gemeente Schiedam. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens

aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich langs het tracé ook gebieden die onderdeel uitmaken van de (provinciale) EHS. De Aalkeetpolder tussen Maassluis en Vlaardingen is daarbij ook aangemerkt als weidevogelgebied. Op onderstaande afbeelding zijn deze gebieden weergegeven.



Ligging van het volledige tracé en EHS en weidevogelgebieden. Nabij het tracé gelegen gebieden: A) Waterwegen, B: Noordzee, C: EHS die overlapt met Natura 2000, 1) Sportvelden en direct omgeving Hoek van Holland, 2) Zuidelijk deel

Figuur 11

Als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn gaan de voertuigen op het tracé in een hogere frequentie rijden. Dit leidt echter niet tot een hogere geluidbelasting - en dus verstoring - ter plaatse van de Natura 2000-gebieden. Omdat de ombouw ook niet leidt tot werkzaamheden binnen een beschermd Natuurmonument, is het niet noodzakelijk om de externe werking op de oude doelen te toetsen. Ook negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten, omdat geen sprake is van een permanente toename van verstoring.

De ombouw leidt wel tot een verstoring in de EHS-gebieden Nieuwe Waterweg, Oranjepolder en Rietputten. In deze genoemde gebieden kan dit tot effecten leiden. Voor de Nieuwe Waterweg geldt, dat momenteel al sprake is van veel verstoring, waardoor een beperkt toename als gevolg van de ombouw te verwaarlozen is.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora-en faunawet (FF-wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat de aanwezigheid en verspreiding van beschermde dier- en/of plantensoorten ter hoogte van de Hoekse Lijn relatief beperkt is. Dit komt, doordat een groot deel van het tracé in stedelijk of agrarisch gebied is gelegen en groene structuren en biotopen hier grotendeels ontbreken.

De stedelijk gebieden van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis bieden aan relatief weinig beschermde soorten een plek. Opgaande beplanting in de vorm van ruigte, bosschages en struwelen vormen hoofdzakelijk biotoop voor algemeen voorkomende broedvogels en licht beschermde zoogdieren en amfibieën. Wel zijn op verschillende locaties boven de bosschages waarnemingen gedaan van foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen. Beide soorten zijn strikt beschermd. Langs het tracé in Schiedam worden geen Rode Lijstsoorten verwacht, doordat groene structuren en biotopen ontbreken.

Door de ombouw van de Hoekse Lijn in Schiedam zijn de volgende effecten te verwachten. Nieuw ruimtebeslag leidt tot een afname van groeiplaatsen van plantensoorten. Het gaat echter om algemeen voorkomende soorten, waarvoor in de omgeving voldoende andere mogelijkheden zijn. Verstoring is voor deze soortgroep dan ook niet aan de orde. Door de ombouw wordt de directe omgeving van de spoorlijn mogelijk minder geschikt voor algemeen voorkomende broedvogels en zoogdieren. Dit effect is echter beperkt. In de omgeving zijn namelijk voldoende alternatieve broedmogelijkheden en/of leefgebieden aanwezig.

Bovendien is de lijn voor het grootste deel in de bebouwde kom gelegen; hier is reeds sprake van een verstoorde situatie. In de huidige situatie is immers ook sprake van gebruik van de spoorlijn. Doordat de werkzaamheden niet leiden tot het grootschalig verdwijnen van opgaande beplanting, blijven foerageergebieden van vleermuizen behouden. Effecten op deze soortgroep zijn uitgesloten. Het plangebied vormt voor algemeen voorkomende amfibieën geen essentieel leefgebied of leefgebied met een bijzondere functie. Verstoring in de omgeving leidt dan ook niet tot een verminderde geschiktheid. Bovendien liggen in de omgeving voldoende alternatieve leefgebieden. Effecten op de aanwezige amfibiepopulaties zijn uitgesloten.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat de Flora-en Faunawet de ombouw van de Hoekse Lijn niet in de weg hoeft te staan. Mogelijk zijn compenserende en/of mitigerende maatregelen noodzakelijk. Indien dit het geval is, zullen deze worden getroffen. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

4.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: mobiele (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een risicolocatie een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 slachtoffers in één keer kan vallen. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand (het zogenaamde invloedsgebied) van een risicovolle activiteit ophoudt. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid wordt geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Uit het MER-deelrapport 'externe veiligheid' blijkt, dat de volgende risicobronnen zowel voor de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn niet relevant zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het water;
- toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen.

Deze risicobronnen zijn in het MER-deelrapport dan ook niet nader beschouwd. Hier is alleen aandacht besteed aan het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico wijzigen niet als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn. Het aspect 'externe veiligheid' heeft dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ombouw van de Hoekse Lijn.

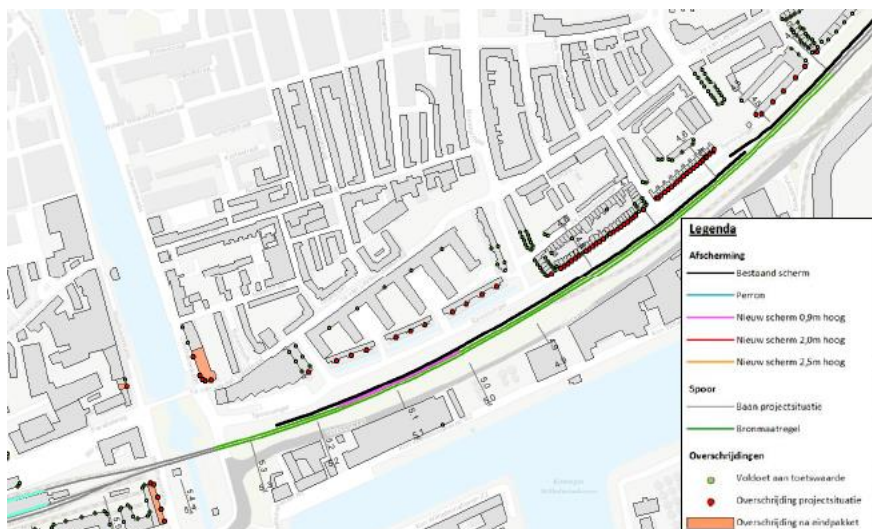
4.6 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Deze planologische ontwikkeling maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel is binnen het plangebied momenteel een spoorlijn gelegen, die wordt omgebouwd tot metrolijn. In het MER-deelrapport 'Geluid' is dan ook bekeken wat voor akoestische gevolgen deze ombouw heeft op de omliggende geluidsgevoelige objecten.

Het toetsingskader wordt hier voor een groot deel gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn dan ook door de Minister van I&W geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Bij een toename van meer dan 1,5 dB ten opzichte van de huidige situatie moeten geluid reducerende maatregelen worden genomen.

Uit bijlage 3 behorende bij het deelrapport "geluid" wordt opgemaakt, dat de geluidsbelasting ter hoogte van de adressen in de omgeving van de Spoorsingel een zogenoemde knelpuntlocatie is. Het gaat hier voornamelijk om appartementenblokken van vier bouwlagen en rijtjes grondgebonden woningen. De geluidsbelastingen worden hier mede bepaald door de extra geluidemissie van de stalen brug. De overschrijding van de $L_{den-gpp}$ bedraagt voor deze woningen maximaal 2 dB.



Figuur 12 Omgeving Spoorsingel

Als doelmatige maatregel wordt de houten dwarsliggers over een lengte van 950 meter vervangen door betonnen dwarsliggers en aanvullend nog een scherm van 0,9 meter hoog en 170 meter lang. Dit scherm staat tussen het spoor en het bestaande scherm in (op 1,7 m t.o.v. spooras). Het bestaande scherm blijft wel behouden. Met deze maatregelen wordt bij de meeste woningen om de omgeving van de Spoorsingel voldaan aan de toetswaarden ($L_{den-gpp}$). Bij de spoorwegovergang met de Oosthavenkade zijn maatregelen niet mogelijk. Vanwege de brugtoeslag van 10 dB die daar van toepassing is, is op grotere afstand van het spoor nog sprake van overschrijding van de toetswaarden. Aangezien zich nog overschrijdingen voordoen, is een onderzoek naar gevelmaatregelen nog vereist bij 30 woningen.

Dit betreft de woningen aan de Oosthavenkade 72b (bouwlaag 1 en 2), Westhavenkade 75-980 (bouwlaag 2) en nieuwbouw Vlaardingen Centrum oostgevel Blok D. Binnen Vlaardingen zijn dus nog saneringswoningen gelegen. Deze woningen zijn bij de maatregelafweging betrokken. Voor de gemeente Vlaardingen is geen sprake van nog af te handelen saneringsgevallen.

De Wet milieubeheer staat de ombouw van dit deel van het traject Hoekse Lijn niet in de weg.

Omdat dit bestemmingsplan geen aanpassingen aan gezoneerde wegen en/of industrieterreinen mogelijk maakt, is een nadere beschouwing van deze thema's niet aan de orde. Op basis van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de ruimtelijke procedure.

4.7 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd.

Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht' blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Vlaardingen gelegen is tussen 28,5 en 35,3 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 22,7 en 23,8 µg/m³. Voor beide stoffen geldt dat de jaargemiddelde concentratie in 2015 ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ is gelegen. Ook het aantal dagen dat de etmaalwaarde fijn stof beneden de grenswaarde is gelegen, voldoet aan de geldende norm.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij en is daardoor te karakteriseren als een 'niet in betekenende mate'-project. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.8 Trillingen en laagfrequent geluid

Deze planologische ontwikkeling maakt geen nieuwe hindervolle inrichtingen mogelijk. Een toetsing aan de hinderafstanden uit de VNG-uitgave is dan ook niet aan de orde. Wel is in het MER aandacht besteed aan trillinghinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn.

Uit het document blijkt dat in de referentiesituatie in Vlaardingen zo'n 1431 trilling gehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij zijn ook de woningen van het nieuwbouwproject in Vlaardingen

Centrum. In het bestemmingsplan noch in het Bouwbesluit zijn regels opgenomen om de trillinghinder in deze woningen te beperken. Er is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillinghinder ervaart. In Vlaardingen leidt dit ertoe, dat nog 970 personen trillinghinder ervaart.

De slappe bodem zorgt ervoor dat de kans op hinder ten gevolge van laagfrequent geluid nihil is. Op grond van dit MER-deelrapport wordt geconcludeerd, dat de aspecten 'trillinghinder' en 'laagfrequent geluid' geen belemmering vormen voor de ruimtelijke procedure.

4.9 Niet gesprongen explosieven

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Bodem' is tevens aandacht geschonken aan de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) rondom de Hoekse Lijn. Hieruit blijkt, dat slechts een klein deel van de het Vlaardingse deel van de lijn is gelegen binnen NGE-verdacht gebied.

Station Vlaardingen Oost bevindt zich in NGE onverdacht gebied. Direct ten zuiden van het station/spoorlijn is een verdacht gebied (nrs. 9 en 15).

Aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven

Onverdacht gebied nr. 17. Er bevindt zich een NGE verdacht gebied in een strook evenwijdig aan de KW haven oostelijk deel (nr. 8). Naar verwachting vinden hier geen werkzaamheden plaats in het kader van de aftakking.

Station Vlaardingen Centrum

Het station bevindt zich voor het overgrote deel in NGE onverdacht gebied (nr. 17). Het meest westelijke punt van het emplacement is op en naast de spoorlijn wel als verdacht gebied aan de merken (nr. 7 en 13). Een groot gedeelte hiervan is naoorlogs geroerd/beperkt vrijgegeven (deel nr. 7)

Station Vlaardingen West

Het station bevindt voor het overgrote deel in NGE-onverdacht gebied (nr. 17). Ten zuidoosten van het station/spoorlijn (nr. 13) en twee 'noordzuid vegen' aan de oostzijde van het station (nr. 13) zijn NGE verdacht gebied, maar naoorlogs geroerd/beperkt vrijgegeven.



Figuur 13 Beeld van NGE (on)verdachte gebieden ter plaatse van het spoor in Vlaardingen

Indien binnen het NGE-verdacht gebied bodemonderzoek en/of graafwerkzaamheden noodzakelijk is, zijn speciale veiligheidsvoorzieningen en/of toezicht noodzakelijk. Eventuele aanwezige NGE moeten worden verwijderd, zodat een NGE-vrije (bouw)grond opgeleverd kan worden.

4.10 Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WamZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WamZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. Voor het gebied tussen station Schiedam Centrum en de Boonervliet in Maassluis geldt doorgaans een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor archeologische waarden uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen.

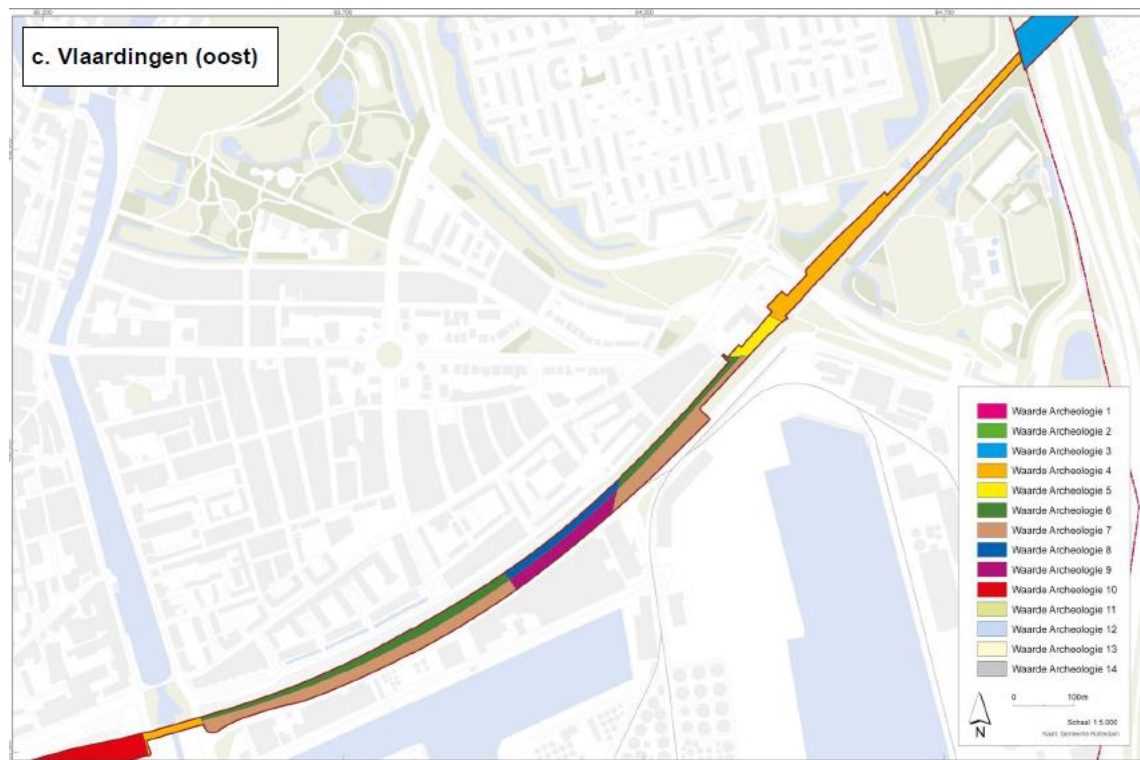
In het MER-deelrapport worden dan ook twee verschillende archeologisch waardevolle gebieden onderscheiden. Op gronden die aangewezen zijn als 'archeologisch waardevol gebied' moeten bodemverstoringen worden voorkomen .

Voor het gebied met rivierduinafzettingen even ten westen van station Vlaardingen Oost geldt een hoge archeologische verwachting voor de aanwezigheid van archeologische waarden uit het mesolithicum en Neolithicum.

De zone ten oosten van station Vlaardingen West, waar kreekafzettingen behorend tot het laagpakket van wormen het tracé van de Hoekse Lijn kruisen, geldt een hogere archeologische verwachting: hier kunnen vondsten en sporen uit het Midden- en Laat Neolithicum (Vlaardingencultuur en Klokbekeercultuur) voorkomen.

Voor de Maasdijk in Vlaardingen geldt een hoge archeologische verwachting. Op en langs de dijk kunnen sporen vanaf de late Middeleeuwen worden aangetroffen.

Ten westen van station Vlaardingen West is een archeologische verwachting voor de Bronstijd.



Figuur 14 kaartje archeologiewaarden

4.11 Cultuurhistorie

Een deel van Vlaardingen (zie onderstaande figuur) is in februari 2013 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het betreft een oorspronkelijke Middeleeuwse dijk- en havennederzetting, waar de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 tot haven- en industriegebied en het woongebied groeiden. De kunstwerken (spoorbrug en de Prinses Julianabrug over de Oude Haven ten noorden van de spoorlijn zijn vervangen, maar vallen wel binnen het beschermd stadsgezicht. Geconcludeerd wordt daarom dat de bruggen en sluizen als onderdeel van historische verbinden belangrijk zijn de structuur van het gebied, maar dat de elementen op zich in bouwhistorisch opzicht niet van bijzondere waarde zijn.

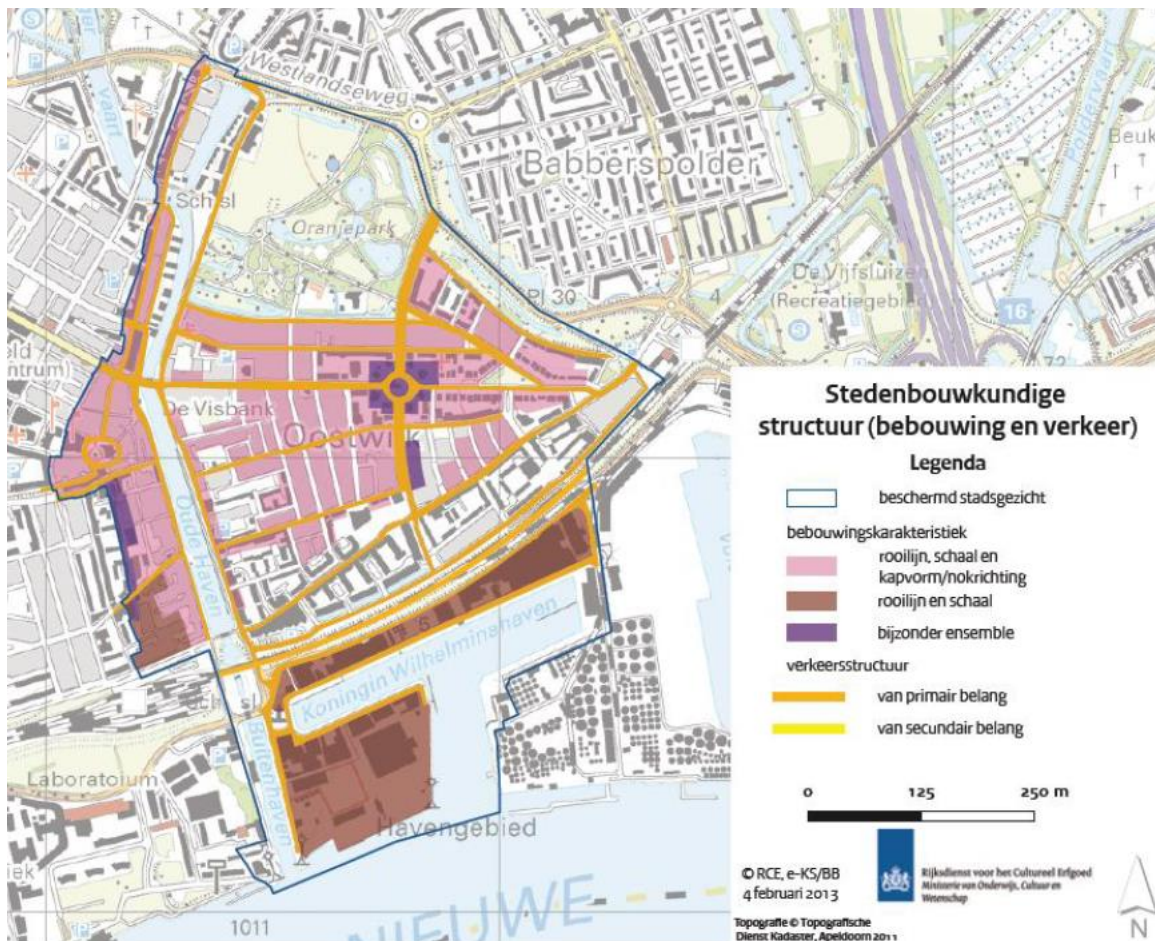
Binnen het beschermd stadsgezicht en direct ten zuiden van het spoor staat een rijksmonument: het pakhuis N.V. Visscherijmaatschappij Vlaardingen uit 1900 (KW haven 11a). Buiten het beschermd stadsgezicht en binnen de invloedssfeer van de Hoekse Lijn staat een kroningslantaarn met fontein uit 1901; dit rijksmonument staat op het Bill Mincoplein voor station Vlaardingen Centrum.

Vlaardingen heeft meer dan 550 beeldbepalende panden aangewezen. Beeldbepalende panden hebben in de bestemmingsplannen de aanduiding "karakteristiek" meegekregen. Hiervoor gelden bepalingen waardoor de historische aarde van panden mee kan wegen bij sloop- en nieuwbouwplannen.

Doordat alle aanpassingen en nieuwe voorzieningen zich direct aan het spoor bevinden hebben ze geen invloed op de structuur van de stedenbouwkundig waardevolle wijken. Ook zijn er geen gevolgen voor de Buitenhaven en Oude, de Oosthavenkade en Westhavenkade, De Maassluisdijk, de panden aan de KW haven noordzijde, de oude keersluis en het fietstunneltje en de waterdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Babberspolder Oost.

Bij de ombouw van station Vlaardingen Oost naar metrostation blijft het huidige stationsgebouw behouden. Het aanzicht van het gebouw verandert niet wezenlijk. Wel wordt het interieur (dat niet meer oorspronkelijk is) grotendeels vernieuwd. Het kunstwerk aan het viaduct over de Mr. L.A. Kesperweg blijft behouden. De ombouw heeft dus geen effecten op deze beeldbepalende objecten.

De ombouw van station Vlaardingen Centrum heeft positieve effecten op het stationsgebied, eveneens een beeldbepalend gebouw. Het jaren-zeventig gebouwtje dat vanaf de toegang tot het station gezien voor en tegen het historische stationsgebouw staat wordt gesloopt. Daarmee komt het oude gebouw weer vrij op het perron te staan. De nieuwe multiwand die achter het gebouw en los daarvan op het perron komt te staan geeft geen verstorende werking.



Figuur 15 Beschermd Stadsgezicht Vlaardingen. De spoorlijn doorkruist het stadsgezicht.

Hoofdstuk 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet onder meer in een ombouw van de Hoekse Lijn met inbegrip van een aanpassing van de stations en bijbehorende voorzieningen.

Het vaststellen van een ruimtelijk plan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. De kans op planschade wordt gering geacht maar kan nooit helemaal worden uitgesloten. Gelet hierop is in de bestuurlijke overeenkomst met de stadsregio een bepaling omtrent planschade opgenomen. Dit betekent, dat eventuele gegronde planschadeclaims niet door de gemeente Vlaardingen financieel afgehandeld worden, maar door de stadsregio Rotterdam.

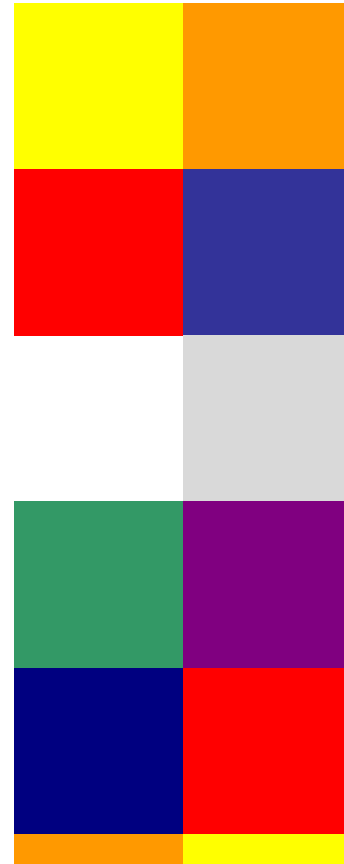
5.2 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van Woningbouwcategorieën te ondersteunen.

De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is, staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Indien een exploitatieplan vereist is moet de gemeenteraad het exploitatieplan tegelijk vaststellen met de planologische maatregel die het bouwen mogelijk maakt. Een gemeente behoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn.

In de bestuurlijke overeenkomsten zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekse Lijn, de verlenging van de Hoekse Lijn en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekse Lijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat de ruimtelijke plannen bestemmingsplan financieel uitvoerbaar zijn.



PLANOLOGISCH AFWIJKEN HOEKSE LIJN **STATION VLAARDINGEN WEST EN HET RECREACTIEPAD**

December 2015

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	INLEIDING	5
Hoofdstuk 2	PROJECTBESCHRIJVING EN PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Voorgeschiedenis	7
2.2	Project Hoekse Lijn	7
2.3	Toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3	BELEIDSKADER	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal en regionaal beleid.....	17
3.3	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....	26
4.1	Milieueffectrapportage	26
4.2	Water	27
4.3	Bodem	31
4.4	Flora- en fauna	30
4.5	Externe veiligheid	35
4.6	Geluid	36
4.7	Luchtkwaliteit	37
4.8	Trillingen en laagfrequent geluid	37
4.9	Niet gesprongen explosieven	38
4.10	Archeologie	39
4.11	Cultuurhistorie.....	40
Hoofdstuk 5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	41
5.1	Economische uitvoerbaarheid	41
5.2	Exploitatieplan	41

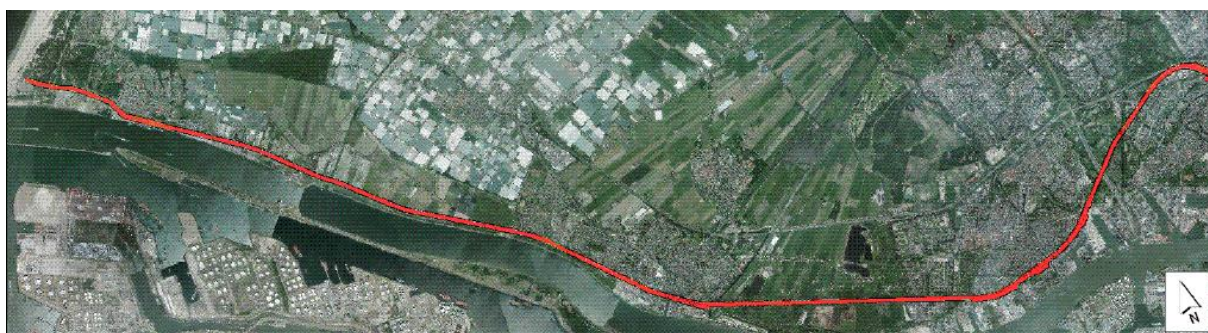
Bijlagen

Bijlage 1	Milieueffectrapport
Bijlage 2	deelrapport Geluid
Bijlage 3	deelrapport Trillingen
Bijlage 4	deelrapport Bodem
Bijlage 5	deelrapport Externe Veiligheid
Bijlage 6	deelrapport Ruimtelijke kwaliteit
Bijlage 7	deelrapport Natuur
Bijlage 8	deelrapport Verkeer
Bijlage 9	deelrapport Water
Bijlage 10	deelrapport Lucht

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het projectbesluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland (Hoekse Lijn) om te bouwen naar een lijn die geschikt is voor metrovoertuigen. In Schiedam zal de lijn gekoppeld worden aan het Rotterdamse metronet. In Hoek van Holland bestaat het voornemen de lijn met één kilometer te verlengen tot een nieuw aan te leggen eindstation Hoek van Holland Strand. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op loopafstand van het strand. De koppeling van de Hoekse Lijn op het Rotterdamse metronet houdt in dat de metrolijnen A en B naar Binnenhof (Ommoord) en Nesselande in westelijke richting naar het strand aan de Zevenhuizerplas worden doorgetrokken. Daarmee wordt het centrum en een groot aantal wijken van Rotterdam direct per metro verbonden met Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, maar ook een directe recreatieve verbinding tussen de stranden.



Figuur 1 Tracé Hoekse Lijn

De Hoekse Lijn wordt tussen Schiedam en Vlaardingen ook gebruikt voor goederenvervoer (maximaal 15 treinen per week). Dit zal in de toekomst zo blijven. De ombouw van het spoor naar een metroverbinding is voorzien in 2017. Om de ombouw en aanleg in 2017 uit te kunnen voeren is vereist dat diverse gebieden tijdig worden voorbelast om deze bouwrijp te maken. De omgevingsvergunningen hiervoor zijn verleend.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied omvat een aantal locaties, waarbij extra ruimte is voorzien ten behoeve van technische ruimten en/of voorzieningen en het realiseren van een waterpartij. Voor station Vlaardingen Oost gaat het om technische ruimten en/of voorzieningen.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het geldende juridisch-planologisch kader voor het totale projectgebied is over een aantal bestemmingsplannen verdeeld, te weten:

Vigerende bestemmingsplannen	Vastgesteld	Goedkeuring GS	Onherroepelijk
Bestemmingsplan Oostwijk-Zuid	26-06-2014		10-09-2014
Bestemmingsplan Stationsgebied Centrum	24-01-2008	30-09-2008	02-09-2009
Bestemmingsplan Westwijk	22-12-2005	22-08-2006	25-10-2007

Bestemmingsplan Rivierzone-Oost	28-11-2013		06-05-2015
Bestemmingsplan Vergulde Hand Oost	18-09-2014		13-11-2014
Bestemmingsplan Buitengebied West	28-01-2014		15-05-2014

De beoogde activiteiten zijn met diverse vigerende bestemmingsplannen in strijd. Om de activiteiten mogelijk te maken is het volgen van een planologische procedure, zijnde de uitgebreide voorbereidingsprocedure Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noodzakelijk.

De gemeente Vlaardingen is van plan medewerking te verlenen aan de voorgestane ontwikkeling door een omgevingsvergunning voor de activiteit planologisch afwijken te verlenen en door gemotiveerd af te wijken van de betreffende bestemmingsplannen met toepassing van artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo. Hiertoe dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden. In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt nagegaan of er uit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' bezwaren zijn tegen het plan en hoe hier eventueel aan tegemoet kan worden gekomen.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing begint met een beschrijving van het te ontwikkelen plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het ruimtelijk beleidskader op nationaal, provinciaal en lokaal niveau besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens kort ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 PROJECT- en PLANBESCHRIJVING

2.1 Voorgeschiedenis

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw is de ombouw van de Hoekse Lijn onderwerp van studie. Rond 2000 zijn de eerste serieuze stappen gezet in de planvorming van de lijn. Toen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) aan de Stadsregio Rotterdam verzocht om decentralisatie van de Hoekse Lijn in overweging te nemen. Onderzoek leverde in 2002 de aanbeveling op om de Hoekse Lijn in Schiedam te koppelen aan de Calandlijn van het Rotterdamse metronet. Eind 2006 bereikte de Stadsregio een principeakkoord met de Minister over de beoogde decentralisatie.

Begin 2007 heeft de Stadsregio opdracht gegeven voor de start van de planstudiefase met een onderzoek naar de haalbaarheid van de ombouw van de Hoekse lijn naar Lightrail. Dit moment kan worden aangemerkt als de start van het project Hoekse Lijn en de afsluiting van de verkenningsfase. In 2007 is de exploitatie van de Hoekse Lijn overgegaan van de NS naar de Stadsregio ter voorbereiding op de exploitatie van deze lijn als metrolijn. Sindsdien is de Stadsregio opdrachtgever voor de treindienst. In deze periode heeft de NS een concessie gekregen voor het vervoer op de Hoekse Lijn totdat de ombouw van start zou gaan. Daarbij was de verwachting dat er in 2010 met de ombouw kon worden begonnen.

Het project heeft vertraging opgelopen doordat er discussie is ontstaan over het toekomstige beheer van het spoor. ProRail wilde het spoor graag in eigen beheer houden in verband met het aandeel goederentransport op de Hoekse Lijn. De Stadsregio achtte overdracht van het beheer echter noodzakelijk voor de technische uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekse Lijn. Begin 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het voornemen kenbaar gemaakt om het beheer van het spoor over te dragen van het rijk naar de regio door het traject van Hoofd Spoor te veranderen in Lokaal Spoor. Uitgangspunt daarbij is wel dat het spoor geschikt blijft voor het bestaande goederenvervoer tussen Schiedam Centrum en Vlaardingen (maximaal 15 treinen per week).

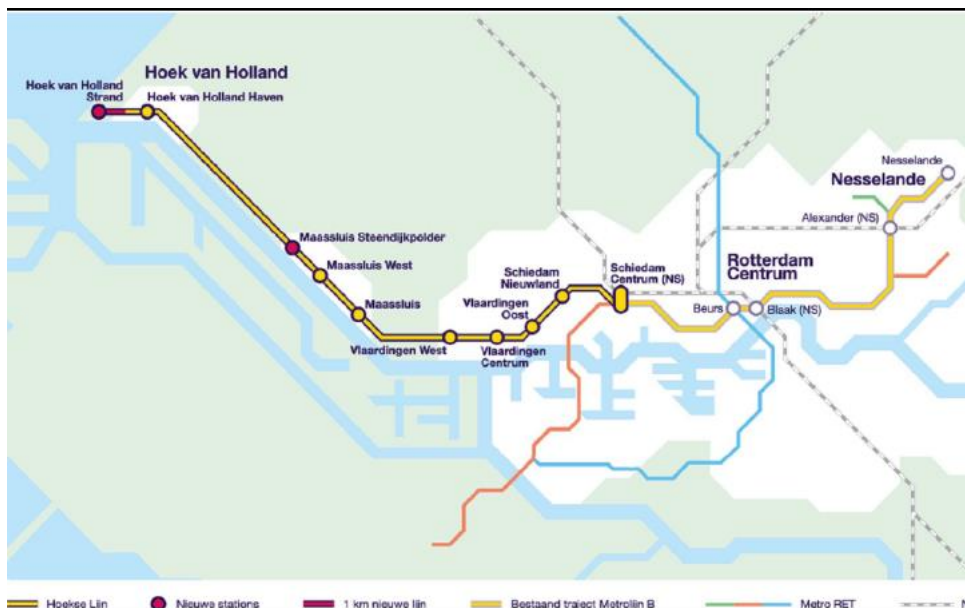
Alvorens in te gaan op de ontwikkelingen die met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk worden gemaakt, wordt het project Hoekse Lijn uiteengezet.

2.2 Project Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrailexploitatie. Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft als exploitatiebeheerder op 10 juli 2013 het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven. De huidige ballastbedden, spoorrails, portalen en bovenleidingen zijn namelijk geschikt voor zowel de bestaande NS-sprinters als de nieuwe metrovoertuigen.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden.

Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere rittfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Tevens moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.



Figuur 2 schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met daarin opgenomen de Hoekse Lijn

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenoverdrachtspoor noodzakelijk. Immers, de Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat het huidige goederentransport tot aan Vlaardingen plaats kan blijven vinden. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand in Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden.

Deelproject Vlaardingen

Ter hoogte van het station Schiedam wordt de Hoekse Lijn gekoppeld ('aangetakt') aan het Rotterdamse metronet. In Vlaardingen liggen alle drie de stations aan de zuidzijde van de woonwijken; ten zuiden van de stations liggen gebieden met voornamelijk bedrijven. Station Vlaardingen West heeft een verhoogde ligging op een dijk en bestaat uit 2 zijperrons. Nabij het station zijn 109 P&R-parkeerplaatsen aanwezig. De omliggende bebouwing van het station bestaat uit woningbouw en een school aan de noordzijde en het bedrijventerrein De Vergulde Hand aan de zuidzijde. In dit gebied wordt als autonome ontwikkeling een tunnel onder het spoor gerealiseerd ter hoogte van de Marathonweg. Tegelijkertijd wordt de kruising van de Marathonweg en de Maassluissedijk/Deltaweg gereconstrueerd als rotonde.

Tussen het station Vlaardingen West en het station Maassluis Centrum bevindt zich een landelijk gebied geschikt voor recreatie. Ten zuiden van het tracé ligt het Volksbos, ten noorden van het tracé ligt onder meer de Krabbeplas, ook wel Surfplas genoemd. Meer naar het noordoosten ligt de Zuidbuurt, een verzamelgebied van landerijen.

Tussen station Vlaardingen West en station Maassluis centrum wordt naar verwachting in de toekomst de Blankenburgverbinding aangelegd. Het project is opgenomen in het Meerjaren Programma Ruimte Infrastructuur en Transport (MIRT). De verkennende fase is afgerond met een vastgestelde structuurvisie en PlanMER voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

(om)bouw stations

Door de ombouw van de stations krijgen deze een eenduidige vormgeving. Het toegangsportaal, de trappen en hellingbanen, de perrons en de multiwand met voorzieningen op de perrons bestaan uit standaard modules, waardoor vormgeving, materialen en afmetingen bijna overal hetzelfde zijn. Waar sprake is van een middenperron wordt aan weerszijden van het perron tussen de rail beplanting aangebracht. Wanneer het perron breed is komen er ook beplantingsvakken op het perron. Beeldbepalende stationsgebouwen van de Stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum blijven behouden. Hierdoor krijgen deze stations niet het standaard toegangsportaal.

De spoorbeveiligingsruimtes- en gelijkrichterstations zijn wel zichtbaar, maar hebben geen wezenlijke invloed op de beleving op het zicht op de lijn vanuit de omgeving.

De nieuwe baanelementen (spoorbeveiligingsruimte gelijkrichterstations, evacuatieperron) staan parallel langs en dicht op het spoor. Door deze positionering zijn ze herkenbaar als elementen die bij het spoor behoren.



Figuur 3 Station Vlaardingen West

De ombouw van de Hoekse Lijn wordt gerealiseerd in 2017. In de 5 maanden waarin geen treinen over de Hoekse Lijn rijden, kunnen mogelijk worden benut om de geplande tunnels (Aalkeettunnel en een tunnel in de bestaande weg naar de Zuidbuurt()) en nieuwe, kruisende (fiets)verbindingen te realiseren.

Om te bouwen deel:

Het station Vlaardingen West wordt omgebouwd. De bestaande perrons worden gesloopt. Het station heeft een middenperron met keervoorziening aan de zuidzijde en een zijperron aan de noordzijde. De aanleg van een keerspoor gaat gepaard met het gedeeltelijk dempen van de plaatselijke watergang langs de George Stephensonweg. Het wateroppervlak dat wordt gedempt dient te worden gecompenseerd.

Ruimte voor deze compensatie is gevonden in de watergangen aan de noordzijde van het station. De watercompensatie is strijdig met het bestemmingsplan "Westwijk". Aan de zuidzijde is een keerspoor voor een lightrailvoertuig gerealiseerd in de vorm van een parallelspoor. Dit parallelspoor is gerealiseerd om een uitdunning van de dienstregeling mogelijk te maken vanaf dit station. De aanleg van het keerspoor gaat gepaard met het dempen van een plaatselijke watergang.

Door de ingrepen gaat een dubbele overwegfunctie ontstaan. De spoorwegovergang wordt verplaatst naar de as van de Wiardi Beckmansingel en is toegankelijk gemaakt met hellingbanen en aan de zijde van de woonbebouwing met een trap. Er wordt nabij het station ruimte gereserveerd voor een eventuele toekomstige fietstunnel om fietsers een betere noordzuid-verbinding te bieden. Omdat station Vlaardingen West op een spoordijk ligt, is er voor het aanbrengen van het nieuwe parallelspoor een verbreding van de spoordijk nodig. De werkzaamheden voor de aanleg van de voorbelasting is in uitvoering. Voor de bouw van het gelijkrichterstation langs de George Stephensonweg is er strijdigheid met het bestemmingsplan, omdat de afmeting van het gebouw groter is dan het huidige bestemmingsplan toestaat. Ook de afmeting van de spoorbeveiligingsruimte langs de Van Boendaleweg is in strijd met het huidige bestemmingsplan. Het gebouw krijgt een inhoud van 166 m3.

Er vindt geen goederenvervoer meer plaats naar station Maassluis. Het gebruik van goederensporen op de emplacementen van station Vlaardingen Centrum en Maassluis vervallen hierdoor. Vanaf station Vlaardingen Centrum naar het westen vervallen de door het goederenvervoer benodigde wissel die nodig zijn voor het goederenspoor.

Ladder van duurzame verstedelijking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking per 1 oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn ook onderdeel van het provinciaal beleid. Voor de toepassing hiervan heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' opgesteld.

De ladder voor duurzame verstedelijking kent een drietal treden: behoefte, bestaand stedelijk gebied en bereikbaarheid. Een duurzame ontwikkeling dient in de eerste plaats te voorzien in een regionale behoefte, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Een ontwikkeling dient vervolgens te worden gerealiseerd binnen het bestaande stedelijke gebied. Indien een ontwikkeling niet gerealiseerd kan worden binnen het bestaand stedelijk gebied dient gezocht te worden naar een locatie welke multimodaal is of kan worden ontsloten.

In de conclusie onder §3.1 wordt gesteld, dat de ombouw van de Hoekse Lijn niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Daarvan is geen sprake, zodat toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde is.

2.3 Toekomstige situatie

De ruimtelijke onderbouwing heeft als oogmerk om te voorzien in een juridisch-planologische onderlegger welke het mogelijk maakt om, voorafgaand aan de ombouw van de Hoekse Lijn in 2017, de werkzaamheden mogelijk te maken. Om dit te bereiken zijn de navolgende werkzaamheden aan de bestemmingsplannen “Westwijk”, “Vergulde Hand Oost” en “Buitengebied West” getoetst:

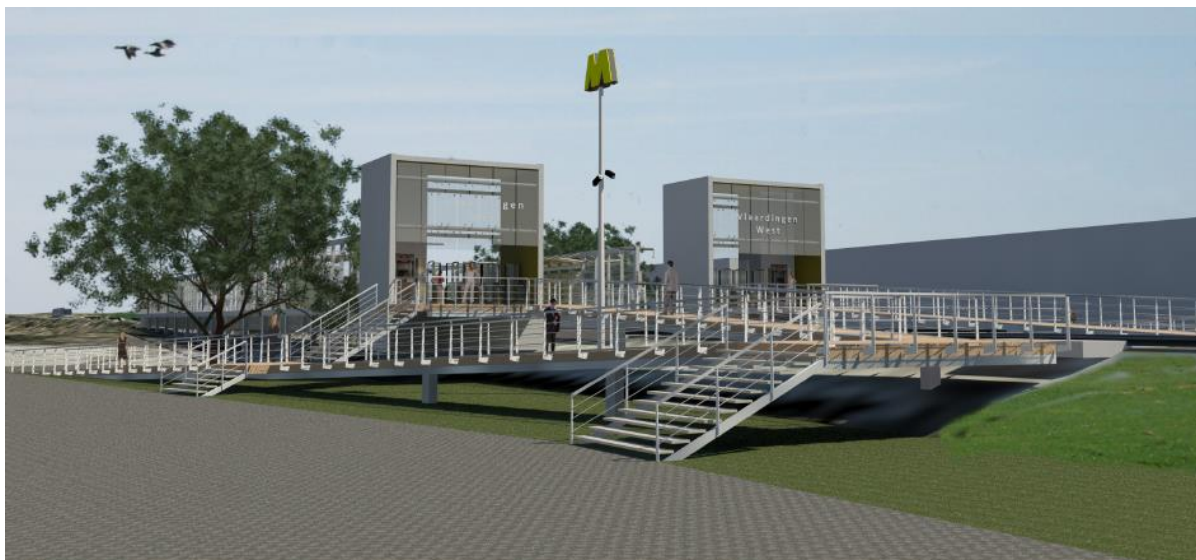
1. Het voorbelasten van de grond ten behoeve van het bouwrijp maken door middel van een tijdelijk zanddepot.
2. Ombouw station Vlaardingen West (km. 7,6-7,8);
3. Plaatsing gelijkrichtersruimte en spoorbeveiligingsstation (km 7,26 en km 8,08)
4. Gelijkrichtersruimte (km 10,15);
5. Realiseren watercompensatie.

Ad. 1

De activiteit genoemd onder 1 is reeds vergund.

Ad 2 en 3

Het spoor en het perron vallen onder de bestemming “Verkeer- Railverkeer”. De ombouw van het station past in het huidige bestemmingsplan “Vergulde Hand Oost”. Het gelijkrichterstation valt binnen de bestemming “Verkeer”. Dit gebouw is in strijd met het huidige bestemmingsplan. Gezien de afmetingen van 36 m² kan dit mogelijk via de “kruimelgevallenregeling” worden vergund. Het spoorbeveiligingsstation valt binnen de bestemming “Groen” van het bestemmingsplan “Westwijk”. Gezien de inhoud van het gebouw (totaal 166 m³) is dit in strijd met het bestemmingsplan.



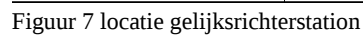
Figuur 4 Eindsituatie Vlaardingen West



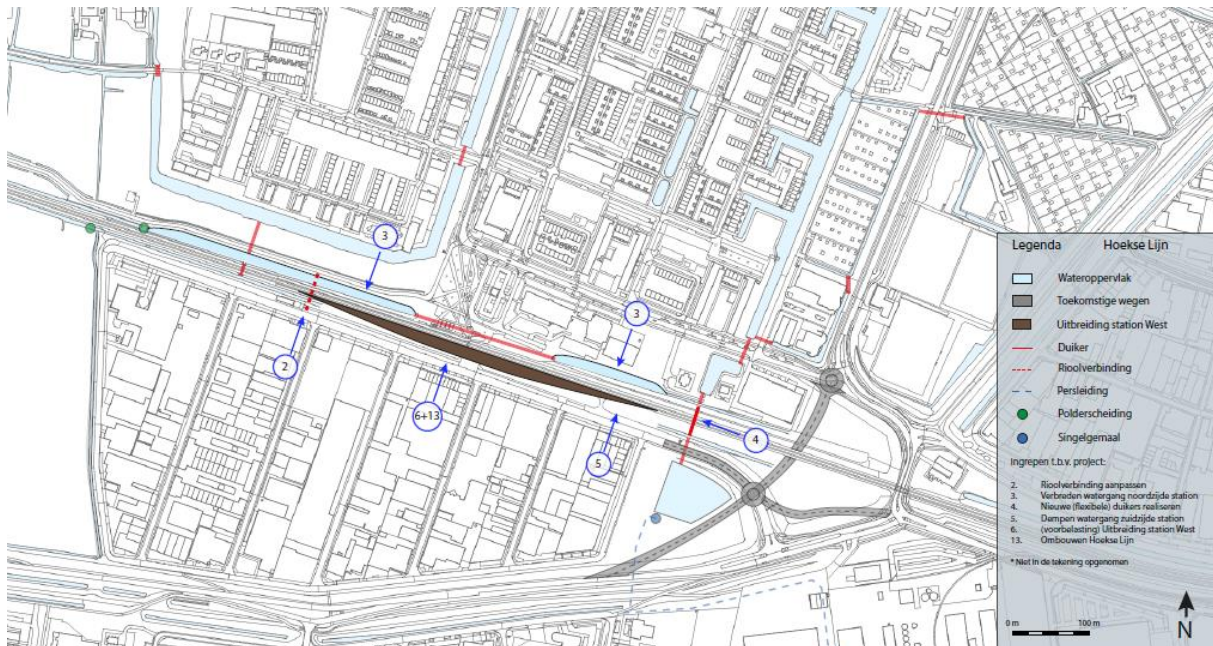
Figuur 6 indicatief beeld van station Vlaardingen West na ombouw

Ad 4

Het gelijksrichterstation aan het Recreatiepad valt binnen het bestemmingsplan “Buitengebied West” en heeft hierin de bestemming “Groen”. De bouw van het gelijksrichterstation is hiermee in strijd. Het gebouw is groter dan 50 m². Er geldt tevens een archeologiebepaling dat er niet dieper dan 30 cm mag worden gegraven. Hiervoor moet te zijner tijd een aanlegvergunning voor worden aangevraagd.



De watergang aan de zuidzijde van station Vlaardingen West wordt deels gedempt. Tijdens de voorbelasting voor het nieuwe spoor wordt een deel van deze watergang behouden. In de eindsituatie wordt ook dit deel gedempt. In totaal gaat het om 1860 m² water dat wordt gedempt. Het wateroppervlak dat wordt gedempt aan de zuidzijde van het station dient te worden gecompenseerd. Ruimte voor deze compensatie is gevonden in de watergangen aan de noordzijde van het station. Door deze watergangen te verbreden kan de gedempte watergang aan de zuidzijde worden gecompenseerd.



Figuur 8 Ingrenen waterwerkzaamheden Hoekse Lijn

De watercompensatie valt binnen de bestemming “Railverkeer” van het bestemmingsplan “Westwijk”. Binnen deze bestemming zijn wel groenvoorzieningen e.d. mogelijk maar geen waterpartijen. De watercompensatie is dus in strijd met het huidige bestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan noemt de onderdelen groenzones en waterpartijen immers ook apart, dus daar kan niet naar verwezen worden.

Voor het mogelijk maken van waterpartijen in de bestemming “Railverkeer” kan mogelijk een kruimelgevallenregeling worden toegepast om dat stukje bestemming te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de structuurvisie 'Infrastructuur en Ruimte' vastgesteld. De structuurvisie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en het behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijks regimes in het natuurdomein. Concreet betekent dit onder meer dat de nationale landschappen worden geschrapt en de bescherming van deze gebieden wordt overgedragen aan de provincies. Het Rijk versterkt bovendien de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Ook de (boven) lokale afstemming en uitvoering van provinciale kaders. Daarmee laat het Rijk de sturing op verstedelijking los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder', die inmiddels is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridisch borging vragen zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is laatst gewijzigd op 1 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die onder andere aan bod komen zijn: rijksvaarwegen, de mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, defensie, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen en de ecologische hoofdstructuur, hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet worden aangemerkt als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2. Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Ruimtelijke ontwikkelingen die betrekking hebben op deze gebieden mogen hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken.

Op grond van het Barro maakt de huidige Hoekse Lijn onderdeel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na de ombouw. Wel kan worden opgemerkt, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot Lightrail en de verlenging juist wordt getracht een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen.

Ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking geldt dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Daarvan is hier geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft op 9 juli 2014 voor de gehele provincie de structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit' vastgesteld. De structuurvisie gaat uit van structurele, maar ook onzekere, veranderingen in de samenleving, economie en het milieu. Veranderingen die er toe leiden dat de voorspelbaarheid van ontwikkelingen vermindert. Binnen dit dynamische speelveld zet de provincie in op het beter benutten en verder opwaarderen van bovenlokale netwerken, landschapsstructuren en verstedelijkingspatronen. De behoefte van de gebruikers staat daarbij centraal; het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag.

De provincie ambieert een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer, door de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk van bus-, tram- en metrolijnen en treinverbindingen. In dit kader worden de Hoekse Lijn en de daarmee samenhangende aanpassingen genoemd in het gelijktijdig met de structuurvisie vastgestelde en daarmee samenhangende 'Programma Mobiliteit'.

Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

Het projectgebied is geheel gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Hiervoor is een van de speerpunten van het beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast dient ingezet te worden op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Programma Ruimte en Programma Mobiliteit

Het strategisch beleid uit de structuurvisie is operationeel doorvertaald in het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. Hierbij is de aanzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit.

In het programma Mobiliteit wordt met betrekking tot het OV-netwerk gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op de veelgebruikte lijnen, dus waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-netlijnen.

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes. De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations.

Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-sprinters, bussen, trams, Lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

Voor een aantal infrastructurele projecten vindt de provincie het van belang dat deze niet onmogelijk worden gemaakt, dan wel dat hiervoor ruimte wordt gereserveerd. Deze projecten zijn opgesomd in 2.1.6. van het Programma Mobiliteit: de Hoekse Lijn maakt hier onderdeel van uit.

In het Programma Ruimte wordt met betrekking tot spoorlijnen gesteld, dat deze naast hun verbindende functie belangrijke lijnen zijn om het landschap te beleven. Bij ontwikkelingen langs het spoor of in stationsgebieden is een visuele relatie tussen spoor en omgeving gewenst: dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.

Verordening Ruimte 2014

Samen met de structuurvisie en het programma is de verordening 'Ruimte' vastgesteld. In deze verordening vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt regels met betrekking tot commerciële functies, veiligheidszoning, ecologische hoofdstructuur, molenbiotopen, windenergie, regionale waterkeringen, buitendijks bouwen en archeologie. Geen van deze provinciale belangen zijn van toepassing op de projectlocatie.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) is in oktober 2005 vastgesteld als regionaal structuurplan voor de Stadsregio Rotterdam. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Het RR2020 benoemt een tiental ontwikkelingsopgaven voor de regio Rijnmond, zoals investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten. Bereikbaarheid blijft een halszaak voor de sociale en economische ontwikkeling van de regio. Investerings in infrastructuur en knooppunten geven sturing aan de mobiliteit en scheppen de voorwaarde om de stedelijke ontwikkeling optimaal van de verkeersstromen te laten profiteren. De ombouw van de Hoekse Lijn betreft één van de in dit kader door de Stadsregio benoemde projecten.

Op 17 december 2003 is het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 (RVVP) vastgesteld. In dit plan is het verkeer- en vervoerbeleid van de Stadsregio nader uitgewerkt. Het plan onderkent dat mobiliteit en bereikbaarheid cruciaal zijn voor de stadsregio. Het plan beoogt om deze factoren te optimaliseren zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. In het RVVP wordt de ombouw van de Hoekse Lijn benoemd als één van de projecten welke vereist zijn om het kwaliteitsnetwerk voor het regionaal openbaar vervoer op orde te brengen. Op 14 december 2011 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer (RUVV) voor de periode 2011 tot en met 2015 vastgesteld. In dit document zijn de doelen uit het RVVP voor de komende vier jaar omgezet in concrete doelen en inspanningen. Het RUVV gaat uit van het verder uitwerken van de plannen voor de ombouw van de Hoekse Lijn tot 2015 en de realisatie van het project in de periode 2015-2020. De beleidsuitgangspunten van de stadsregio zullen met de overgang naar de metropoolregio worden gecontinueerd met de Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Door de Stadsregio Rotterdam is in 2010 de Regionaal Strategische Agenda 2010-2014 (RSA) vastgesteld. De RSA bevat de acties die de Stadsregio de komende jaren zal ondernemen om het regionale toekomstperspectief dichterbij te brengen. De RSA koppelt een strategische visie voor de langere termijn (2020) aan een concrete uitvoeringsagenda voor de kortere termijn.

De RSA is daarmee te beschouwen als een actualisatie van de regionale opgaven uit het RR2020. Voor wat betreft openbaar vervoer schrijft de RSA dat een goede samenhang tussen de netwerken van personenvervoer (fiets, auto, openbaar vervoer) steeds belangrijker wordt, met daarbij goede overstapmogelijkheden. Daarnaast zet de Stadsregio in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) als basis van een duurzaam mobiliteitssysteem. De toename van mobiliteit, als gevolg van stedelijke en economische ontwikkeling, moet zo veel mogelijk in het openbaar vervoer worden opgevangen. Een geïntegreerde aanpak van bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling is daarbij van belang. De ombouw van de Hoekse Lijn naar een metroverbinding sluit aan bij deze ambitie.

Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020

De Stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en –maatregelen, zowel op korte als lange termijn. Hierbij wordt dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan “mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar mobiliteit voorziet: dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid”.

Op een aantal regionale assen moet de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar worden gekoppeld. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te kunnen rijden en leidt tot een goed ov-netwerk op stadswestelijk niveau. De delen van de regio die aan deze regionale assen liggen, worden dan direct en snel gekoppeld met het Rotterdamse centrum en met andere regionale knooppunten.

Om het kwaliteitsnetwerk voor het regionale openbaar vervoer op orde te brengen zijn verbeteringen en aanvullingen nodig. Hoek van Holland behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de dager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Hoek van Holland en Maassluis. Dit kan worden gerealiseerd door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail, waarbij verlenging tot het strand in Hoek van Holland het uitgangspunt is. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt.

Besluit dagelijks bestuur Stadsregio Rotterdam

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn 900 meter verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesseland naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

Bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 1”

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 1” ondertekend: Stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland.

In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden tot aan de Vulcaanhaven. Daarnaast zijn in artikel 20 van deze overeenkomst nog een specifieke afspraak vastgelegd, die betrekking heeft op de onderdoorgang van de Marathonweg.

Bestuurlijke overeenkomst “Hoekse Lijn deel 2”

De eerder genoemde partijen die in december 2012 deel 1 van de bestuurlijke overeenkomst Hoekse Lijn hebben getekend, hebben op 3 december 2013 het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 van de Bestuurlijke Overeenkomst deel 2 ook nog enkele specifieke afspraken vastgelegd.

Met betrekking tot Vlaardingen gaat het hierbij om het volgende. Er wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid het raccordement bij Vopak te verleggen om zo rangeerbewegingen over de brug bij de sluis te voorkomen. Partijen zien dit momenteel als een kansrijke kwaliteitsverbetering voor alle betrokkenen. Bij een voor partijen positieve uitkomst van dit onderzoek dienen partijen een voorstel voor scopewijziging in. Daarmee wordt de negatieve invloed van de nieuwe dienstregeling op de bediening van de brug buiten de spits zoveel mogelijk beperkt. Om de gebieden ten zuiden van de stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum te ontsluiten wenst Vlaardingen vanuit die richting directe aansluitingen met de perrons voor langzaam verkeer. Vlaardingen wenst dat langzaam verkeer bij Vlaardingen Centrum aan beide zijden van de rijbaan van de overweg gebruik kan maken. Dit valt niet binnen de scope van het project, maar zal door partijen niet onmogelijk worden gemaakt. De dienstregeling zal zodanig zijn dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen.

De aanpassingen aan de lijn zijn voorzien binnen het bestaand stads- en dorpsgezicht, alwaar het provinciaal beleid gericht is op het beter benutten van de gronden. Omdat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling is een verdere toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde. Daarnaast wordt met de ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief de daarbij behorende werkzaamheden rondom (nieuwe stations), beoogd om de OV-verbindingen van Vlaardingen te verbeteren. Hiermee wordt dan ook voldaan aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. Gesteld wordt dat de ombouw van de Hoekse Lijn past binnen het provinciaal beleid.

De ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn past ook binnen het regionaal beleid. De Stadsregio heeft mede tot doel het openbaar vervoer te bevorderen. Na de ombouw zal de verbinding naar verwachting 40% meer reizigers trekken (van 13.000 naar ruim 18.000 per dag in 2020) dan wanneer de lijn in zijn huidige vorm, dus als spoorlijn, wordt geëxploiteerd. Deze groei komt vooral door de hogere frequenties en de directe verbinding naar bestemmingen als stations Dijkzigt, Eendrachtsplein, Beurs en Blaak in het centrum van Rotterdam.

3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 'Koers op 2020 (2000 en actualisatie 2008)

In de Stadsvisie zijn diverse ambities naar voren gekomen waarvan de voor dit projectbesluit meest relevante hieronder zijn aangegeven:

- Het meer aanbrengen van fysieke samenhang binnen het centrum en het versterken van de verbinding tussen het winkelcentrum en het cultureel-historisch centrum;
- Het streven naar gedifferentieerde woon- en werkmilieus in de Vlaardingse wijken;
- Het vergroten van het aanbod kwalitatief goede woningen in de (middel)hoogbouw;
- Het zoveel mogelijk aansturen op behoud van bestaande schone bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar niet per definitie op de huidige locaties;
- Het binnen bepaalde randvoorwaarden aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met name in de dienstverlening en recreatie;
- Het verbeteren van de ontsluiting van de industriezone en de relatie met het woongebied.

Stadsvisie 2008

In 2000 groeide en bloeide de Nederlandse economie, daarna nam de groei af. Toen bleek eens te meer hoe belangrijk werkgelegenheid is voor de vitaliteit van de stad. Dat Vlaardingse onderdeel is van een regionale arbeidsmarkt doet daar niet aan af. Daarom vindt de gemeente dat het aantal arbeidsplaatsen in de stad de komende jaren zou moeten groeien. Uiteraard ziet de gemeente het liefst schone bedrijven komen, maar ook havengerelateerde bedrijvigheid kan een plaats krijgen in de havenstad die Vlaardingse van oudsher is. Hiervoor is een goede infrastructuur nodig.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 (2003)

De ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie 'Koers op 2020'. In het rapport zijn zeven doelstellingen aangegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de drie noemers: ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad:

- Versterken van de stedelijke groenstructuur;
- Herwaarderen van de cultuurhistorie;
- Vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- Spreiden van zorgvoorzieningen;
- Versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- Anticiperen op ontwikkeling van de hoofdstructuur;
- Vergroten van de werkgelegenheid.

Structuurplan Rivierzone (2004)

Op 28 januari 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld met de daarbij behorende Integrale Milieunota. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone.

De hoofddoelstellingen van het vernieuwingsproces voor de Rivierzone luiden:

- Een bredere basis bieden voor werken en ondernemen;
- Een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat bieden;
- Bescherming en herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed.

Verkeer en Vervoersbeleid

Het verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van:

- het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015 "Kwaliteit in bereikbaarheid" (GVVP);

- het Fietsplan Vlaardingen "Méér mensen op de fiets, over rode lopers fietsen door Vlaardingen" (fietsnota);
- de Kadernota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008-2011 (kadernota parkeren)
- en het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 (parkeernota 2008)

moet de ruimte voor verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden vastgelegd in bestemmingsplannen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015, Kwaliteit in Bereikbaarheid

In het door de gemeenteraad op 16 maart 2005 vastgestelde "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan" (GVVP) wordt ingezet op "kwaliteit in bereikbaarheid". Het GVVP draagt, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bij aan de ruimtelijke ambities van de stad. Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV) is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voortgaande groei van de automobilitéit onafwendbaar is. Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid.

Het GVVP richt zich op kwaliteit en bereikbaarheid. Dit impliceert:

- veilige speelruimte voor kinderen (bijvoorbeeld in 30 km/uur zones);
- veilige en prettige bereikbaarheid van scholen (over vrijliggende fietspaden);
- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgelegde tijden);
- aanpassing wegennet in de Rivierzone;
- goede regioverbindingen;
- prettige en veilige winkelmogelijkheden in het stadshart (voetgangersgebied).

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

1. waarborgen van de bereikbaarheid door middel van een samenhangend verkeersnetwerk;
2. vergroten van de verkeersveiligheid;
3. bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke organisatie van de stad;
4. bevorderen van de economische dynamiek (door knooppuntontwikkeling);
5. monitoren binnen de jaarlijkse begrotingscyclus.

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximum snelheid van 50 km/h. Buiten de bebouwde kom mag op de gebiedsontsluitingswegen maximaal 80 km/uur gereden worden. Waar mogelijk wordt langzaam en snelverkeer op deze wegen van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen, bijvoorbeeld in de vorm van 30 km/h-zones binnen de bebouwde kom of 60 km/h-zones buiten de bebouwde kom. Op de erftoegangswegen wordt langzaam en snelverkeer in principe gemengd. Te veel verkeer, voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer, is hier ongewenst. Voor alle wegen en fietsroutes in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het gewenst om de kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen vorm te geven met rotondes, indien de hoeveelheid verkeer dat toelaat.

De rijkswegen (A20 en A4) door en langs Vlaardingen zijn bepalend voor de ruimtelijke indeling van de stad. Ook de Hoekse Lijn in het zuiden en TramPlus in het noorden zijn belangrijke ruimtelijke elementen. Binnen de stad vormen de westelijke ontsluitingsroute (Marathonweg, Deltaweg, Galgkade), de oostelijke ontsluitingsroute (Vulcaanweg, Schiedamsedijk) en de noordelijke ontsluitingsroute (Holysingel) belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Transport van gevaarlijke stoffen wordt zoveel mogelijk gebundeld op deze routes. Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes.

Rekening houdend met de groei van de automobilitéit zal de gemeente de maatschappelijke kosten doorberekenen aan de gebruiker. Gezien haar mogelijkheden wordt dit gerealiseerd in het parkeerbeleid.

Fietsbeleid

De Fietsnota Vlaardingen, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 3 april 2008, is een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- Vervoerplan (GVVP). De Fietsnota richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik in Vlaardingen.

De wijze waarop met het fietsbeleid moet worden omgegaan, nodigt uit tot een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk in relatie met aanverwante begrippen als veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, welzijn en duurzaamheid.

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

1. stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
2. bijdrage leveren aan een levendige, economische, bloeiende en (verkeers)veilige stad met een daarbij passend fietsbeleid;
3. de fiets een prominente plek geven in ruimtelijke ontwikkelingen;
4. een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

- verkeersveiligheid voor fietsers;
- comfortabele en aantrekkelijke routes;
- korte reistijd en goede doorstroming;
- directe en samenhangende routes.

Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen is niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, vindt een integrale benadering plaats op de volgende speerpunten:

- goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen;
- goede bewegwijzering;
- verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers (onder andere openbare verlichting);
- aanpak van fietsendiefstal;
- stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Parkeerbeleid

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Het streven is dat in Vlaardingen de verschillende doelgroepen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren of dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn.

Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid heeft de gemeenteraad op 24 januari 2008 de volgende beleidskaders voor het parkeerbeleid in Vlaardingen vastgesteld:

1. Het parkeerbeleid moet gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
2. Het parkeerbeleid is er op gericht om de parkeervraag en het parkeeraanbod zoveel mogelijk per gebied op elkaar af te stemmen zodat gebieden zo min mogelijk met elkaars probleem worden opgezaagd;
3. Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale Binnenstad;
4. Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
5. Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein. Door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw, herontwikkeling of functiewijziging wordt expliciet rekening gehouden met het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen. Daar waar de ruimte erg schaars is en de parkeerdruk erg hoog is, is gekozen voor het invoeren van parkeerregulering.

Visie Externe Veiligheid – visie voor duurzame veiligheid

De visie is onderdeel van de duurzame ontwikkeling van de gemeente Vlaardingen. Enerzijds moeten ruimtelijke en bedrijfsmatige ontwikkelingen mogelijk blijven. Anderzijds moet de gemeente zorg dragen voor een aanvaardbaar veilige woon-, werk- en leefomgeving. In deze visie staat de samenhang tussen ruimtelijke ordening, economie, beheersbaarheid en verantwoording van risico's centraal. Met deze visie geeft de gemeente concreet richting aan een aanvaardbaar veilige invulling van haar ruimtelijke ontwikkelingen. Voor concrete bouwplannen of bij het opstellen van bestemmingsplannen geeft deze visie de planologische kaders voor het omgaan met risico's.

Indien nodig worden hieraan voorwaarden gekoppeld die de risico's beheersbaar houden of zelfs geheel uitsluiten. Deze planologische kaders bieden vooraf duidelijkheid in de omgang met externe veiligheid bij ruimtelijke plannen. Dat geldt zowel voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van risicobronnen als voor nieuwe en bestaande risicobronnen.

Het risicobeleid en de ruimtelijke ambities van de gemeente Vlaardingen leiden tot de volgende beleidsuitgangspunten voor de omgang met externe veiligheid:

Het aantal risicobronnen neemt niet toe, de hoogte van bestaand risico's neemt af;

- In bestemmingsplannen worden geen nieuwe Bevi-bedrijven toegestaan;
- De oriëntatiewaarde van het groepsrisico mag niet worden overschreven, m.u.v. het gebied langs de Nieuwe Maas/Rivierzone;
- Grenswaarde contouren van risicovolle bedrijven liggen binnen de inrichtingsgrenzen en worden vastgelegd in de bestemmingsplannen;
- Van bedrijven wordt verwacht dat zij actief communiceren over hun risico's naar de omgeving;
- Verminderd zelfredzame personen worden extra beschermd tegen externe veiligheidsrisico's;
- De plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven, buiten de gemeente reiken niet over de gemeentegrens, tenzij wordt aangetoond dat er geen belemmeringen ontstaan voor de geplande woningbouw in de rivierzone.

Een significante toename van het groepsrisico dient bestuurlijk te worden verantwoord. De zwaarte van de vertegenwoordiging wordt bepaald door de omvang van het risico, de toename ervan, de bestrijdbaarheid van de mogelijke calamiteit en de mate van zelfredzaamheid van personen nabij de risicobron.

Actieplan Geluid (2009)

Vlaardingen heeft, ingevolge de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, een Actieplan Geluid opgesteld voor het binnenstedelijk wegverkeer (Actieplan Geluid, gemeente Vlaardingen, 14 december 2009). Het actieplan is opgesteld nadat een inventarisatie is uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege binnenstedelijke wegen op de woningen binnen de gemeente Vlaardingen. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgelegd in de geluidsbelastingkaarten.

De doelstellingen van het Actieplan Geluid zijn:

- Dat er minder geluidgehinderden zullen zijn; hierdoor zijn er ook minder negatieve gezondheidseffecten;
- Verbeteren van de akoestische kwaliteit (leefomgeving) voor de inwoners van Vlaardingen.

Voor het Actieplan Geluid is een plandrempel vastgesteld. Dit is de grens van de geluidsbelasting op woningen waarvan Vlaardingen vindt dat dat een hogere geluidsbelasting niet wenselijk is. Na afweging van belangen op basis van haalbaarheid en betaalbaarheid is als plandrempel een geluidsbelasting van 60 dB voor het binnenstedelijk wegverkeerslawaaï voorgesteld. De Vlaardingse industrieterreinen zijn inmiddels gesaneerd. Door de provincie Zuid-Holland zijn zogenaamde maximaal toelaatbare, geluidsbelastingen (MTG), na sanering, vastgesteld. Deze waarden gelden als grenswaarden binnen de zone en mogen niet worden overschreden. Voor de plandrempel van de Vlaardingse industrieterreinen wordt de MTG aangehouden. Buitenstedelijk wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industriellawaai afkomstig van gezoneerde industrieterreinen buiten de gemeente Vlaardingen vallen buiten het actieplan. De belangrijkste maatregel is het toepassen van geluid reducerend asfalt en geluid reducerende klinkers op plaatsen waar normen worden overschreden.

Gebiedsgericht milieubeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 19 maart 2013 het ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid vastgesteld. Dit ambitiedocument biedt de basis voor duurzame gebiedsontwikkeling in de gemeente Vlaardingen.

Beschreven is welke milieu en duurzaamheidsambities Vlaardingen heeft voor de verschillende deelgebieden in de gemeente en hoe deze ambities input zullen gaan vormen bij ruimtelijke planontwikkeling. Duurzame gebiedsontwikkeling draagt eraan bij dat milieu- en duurzaamheidsaspecten een zo optimaal mogelijke plaats in de ruimtelijke planvorming krijgen, zodat bij ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk kansen worden benut om milieu- en duurzaamheidsambities te realiseren. Aan de basis van duurzame gebiedsontwikkeling ligt gebiedsgericht milieubeleid. Hierbij worden de milieuambities afgestemd op de specifieke kenmerken van de verschillende deelgebieden van Vlaardingen en de specifieke kansen en bedreigingen die zich daar voordoen.

Programma Duurzaamheid

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het Programma Duurzaamheid Vlaardingen 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen' vastgesteld. Vlaardingen wil zowel voor zijn huidige bewoners als voor toekomstige generaties een duurzame stad aan het water zijn: schoon, groen en gezond. Uitgangspunt is om samen met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden te werken aan een stad met een hoge kwaliteit van leven waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

Nota Monumenten 2005

De nota Monumenten 2005 benadrukt het belang van de cultuurhistorie voor het onderscheidend vermogen van Vlaardingen. Een belangrijk hulpmiddel om de structuur van gebieden te behouden is de opstelling van een cultuurhistorische waardenkaart. Ook het Rijk beoogt met de Modernisering Monumentenzorg (Momo) de rol van dergelijke waarderingskaarten te onderstrepen. Deze kaart is nog niet voorhanden.

Beleidsnota Archeologie 2009-2013

Op grond van de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) moet de gemeente er te allen tijde voor zorgen bij inrichtingsplannen en besluiten over bodemingrepen dat de archeologische belangen in kaart zijn gebracht en dat er in het afwegingsproces zorgvuldig mee is omgesprongen. De (verplichte) taken en bevoegdheden van de gemeente in het nieuwe bestel zijn in deze beleidsnota opgenomen. Met de vaststelling van de WAMZ heeft de gemeente de nodige beleidsruimte gekregen bij de praktische invulling van de archeologische monumentenzorgtaken. In haar rol van bevoegd gezag creëert de gemeente daarmee duidelijkheid over de omgang met archeologische waarden op gemeentelijk grondgebied, inclusief de eventuele financiële en organisatorische consequenties daarvan, zowel voor de gemeentelijke organisatie als voor derden.

Welstandsnota

De gemeenteraad heeft de Welstandsnota Vlaardingen 2012 vastgesteld. De voorgaande welstandsnota dateerde van 2004. De nieuwe nota was nodig omdat door wetswijzigingen veel bouwactiviteiten vergunningsvrij zijn geworden en om tegemoet te kunnen komen aan zowel een dereguleringswens als de wens om excessen beter te kunnen aanpakken. De nota maakt een onderscheid in een hoog, regulier en een luw welstandsregime. De gemeente richt zich in haar welstandsregime vooral op de 'echt te beschermen gebieden' en biedt daarnaast meer vrijheid en snelheid. Met een excessenregeling blijft er de mogelijkheid om in te grijpen bij buitensporigheid. In de nota staat wanneer een bouwwerk wel of niet moet worden voorgelegd aan de welstandscommissie en welke bouwwerken welstandsvrij zijn. Verder is er verschil in weging van de achterzijde en de voorzijde van gebouwen en er is verschil in de weging van bouwwerken aan grote toegangswegen en bouwwerken aan niet wijkbepalende wegen.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

Het al dan niet voldoen aan verschillende milieutechnische randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het project getoetst op de milieutechnische randvoorwaarden.

4.1 Milieueffectrapportage

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Ombouw Hoekse Lijn

Nagegaan is of het om te bouwen deel van de Hoekse Lijn m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.

Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (Ecologische Hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld wordt, dat dus niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Omdat voor het te verlengen deel van de Hoekse Lijn een m.e.r.-plicht geldt en beide tracédelen nauw met elkaar verbonden zijn, aangezien sprake is van een inhoudelijke, organisatorische en financiële samenhang, is besloten om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER op te stellen.

Dit MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit de MER opgenomen, die ook voor deze ruimtelijke onderbouwing relevant zijn.

4.2 Water

Bij elk besluit binnen de ruimtelijke ordening is de betrokkenheid van de waterbeheerder van groot belang. Met het uitvoeren van de zogenaamde 'watertoets' wordt de waterbeheerder actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen betrokken en krijgt water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is geheel binnendijs gelegen en maakt onderdeel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

4.2.1 Beleidskader

Hieronder worden kort de belangrijkste beleidskaders op Europees, Rijks-, provinciaal en regionaal/gemeentelijk niveau uiteengezet.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water (KRW) omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Nationaal beleid

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking op het advies van de Deltacommissie.

Provinciaal beleid

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken.

Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu-en maatschappelijke opgaven.

Regionaal / gemeentelijk beleid

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad.

De gemeente Vlaardingen heeft geen recent eigen waterbeleid. Het Waterplan dateert uit 2007. Het Waterplan bestaat uit een aantal samenhangende deelplannen, zoals het gemeentelijk rioleringsplan en het uitvoeringsprogramma. Voor het overige wordt aangesloten bij het beleid van het Hoogheemraadschap Delfland. Vanuit het samen met Delfland opgestelde Waterplan wordt een verder ontvlechten van het watersysteem beoogd. Afkoppelen staat hierbij centraal. Door afkoppelen blijven schone waterstromen schoon en kunnen deze rechtstreeks via de singelbemaling worden afgevoerd naar de Nieuwe Maas. Nieuw in het plan is de aanpak van grondwateroverlast. Door de voortgaande bodemdaling, bij een relatief gelijkblijvend grondwaterniveau, ervaren bewoners een grondwaterstijging. Vooral in de winterperiode levert dit vaak klachten op. Door het aanleggen van drainage kan een deel van de klachten worden wegenomen, maar omdat Vlaardingen blijft dalen zullen op den duur maatregelen moeten worden genomen. Onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen toereikend zijn om weer enkele tientallen jaren droge voeten (of beter gezegd: woningen) te kunnen houden.

4.2.2 Beschrijving watersysteem

Uit het MER-deelrapport Water blijkt, dat de Hoekse Lijn is gelegen tussen het buiten- en binnendijkse gebied. Net ten oosten van station Vlaardingen Centrum wordt het plangebied doorsneden door de Oude Haven. Dit water is onder beheer van Rijkswaterstaat.

Ten oosten van station Vlaardingen-Oost lopen aan weerszijde sloten langs het spoor, deze worden onderhouden door de NS. Tussen station Vlaardingen Centrum en de Marathonweg loopt aan de noordzijde van het spoor een watergang die wordt onderhouden door het Hoogheemraadschap van Delfland. Verder langs het spoor lopen aan weerszijden watergangen onderhouden door de NS. Ook ligt er een duiker onder het spoor bij station Vlaardingen West. Tevens liggen er duikers ten noorden en ten zuiden van het station Vlaardingen West om de spoorsloten die aan weerszijden van het station lopen met elkaar te verbinden.

Ook buiten de bebouwde kom tussen Vlaardingen en Maassluis lopen aan weerszijden watergangen langs het spoor. De watergang ten noorden van het spoor wordt onderhouden door de NS, dien ten zuiden door het Hoogheemraadschap Delfland.

4.2.3 Ontwateringsdiepte

Vlaardingen heeft een uitgebreid grondwatermeetnet. In de autonome ontwikkeling worden geen belangrijke wijzigingen in de grondwaterstand verwacht. Er zijn geen knelpunten.

4.2.4 Riolering: afval- en hemelwater

De gemeenten Maassluis, Schiedam en Vlaardingen werken sinds 2005 samen met de gemeenten Midden-Delfland, Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland op het gebied van inzameling, transport en zuivering van afvalwater. Het afvalwater van deze vijf gemeenten komt samen bij de afvalwaterzuiveringsinstallatie 'de Groote Lucht' en mondt daarna uit in de Nieuwe Waterweg. Het rioleringsstelsel van de gemeente Vlaardingen in het plangebied is in de volgende figuur opgenomen.



Figuur 9 Rioleringsstelling in Vlaardingen

Vlaardingen heeft van de ambitie om in de toekomst regenwater rechtstreeks af te voeren naar het oppervlakte water.

4.2.5 Waterkeringen en waterveiligheid

In het centrum van Vlaardingen valt de Delflandsedijk samen met de spoordijk. De Delflandsedijk bestaat uit twee gedeelten:

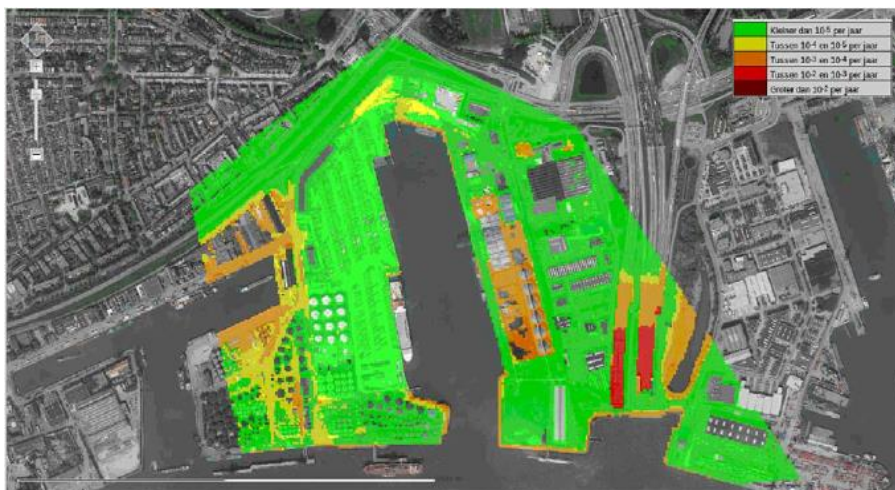
- de zeedijk van Hoek van Holland tot aan de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg;
- de rivierdijk vanaf de Maeslantkering via Maassluis, Vlaardingen, Schiedam tot aan de Parksluizen in Rotterdam

De Delflandsedijk is een primaire waterkering zoals aangewezen in de Waterwet. Primaire waterkeringen bieden beveiliging tegen overstroming doordat deze behoren tot een dijkkring. In de Waterwet is de veiligheidsnorm aangegeven waaraan elke dijkkring moet voldoen. De Delflandsedijk vormt een onderdeel van dijkkring 14. Voor dijkkring 14 geldt dat de waterkering een extreme waterstand met overschrijdingskans van 1/10.000 per jaar moet kunnen keren.

Het deel in Vlaardingen betreft een deel van de rivierdijk. Deze is minder hoog dan de zeedijk, omdat deze dijk achter de Maeslantkering ligt. Het maatgevend hoogwater is hier langer omdat bij hogere waterstanden vanuit zee de kering wordt gesloten. Bij de rivierdijk wordt het maatgevend hoog water direct beïnvloed door de Maeslantkering. Hierdoor zijn mindere verzwaren van deze dijk nodig. De spoorlijn blijft in Vlaardingen droog, Dit komt door de relatief hoge ligging.

4.2.6. Buitendijks gebied

Een deel van de Hoekse Lijn bij Vlaardingen ligt buitendijks. Bescherming tegen overstroming wordt hier verkregen door de relatief hogere ligging van het buitendijks gebied. De provincie toetst bij nieuwe ontwikkelingen of wordt voldaan aan de eis voor het lokaal individueel risico. Dit moet kleiner zijn dan 10^{-5} per jaar. Met behulp van de RAB-totaal van de provincie is in kaart gebracht wat het individueel risico is. Te plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de eis van de provincie. Voor het individueel risico kan worden getoetst aan het jaar 2050 of het jaar 2100. Gezien de verwachte levensduur van de spoordijk is het logisch om te toetsen aan het jaar 2100.



Figuur 4.32 Lokaal individueel risico voor het jaar 2050 ter plaatse van Vlaardingen



Figuur 10 Lokaal individueel risico voor het jaar 2050 ter plaatse van Vlaardingen

4.2.7 Wateropgave

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Water' blijkt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn invloed heeft op het oppervlaktewater door het toevoegen van extra verharding of door het dempen van watergangen Vlaardingen. Dit leidt tot een toename van het verhard oppervlak. Verharding wordt vooral toegevoegd door het realiseren van gelijksrichter- en spoorbeveiligingsstations. Aan de andere neemt de verharding af bij de bestaande stations omdat perrons worden ingekort. Ook wordt een emplacement verwijderd. De afname bedraagt 15621 m². De demping van het oppervlaktewater bedraagt een totaal oppervlak van 1860 m².

Vanwege de open opbouw van het spoor kan het hemelwater in de toekomstige situatie blijven infiltreren naar de ondergrond. Vandaar dat wordt gesteld, dat de ombouw geen negatieve invloed heeft op de grondwaterstand. Bij de stations wordt daar waar mogelijk de afvoer van het dak afgekoppeld om zodoende het hemelwater te infiltreren in de ondergrond. De belasting op het rioolsysteem neemt daardoor af.

Er zijn dan ook geen negatieve effecten door de ombouw te verwachten.

4.2.8 Overleg met de waterbeheerder(s)

De gemeente Vlaardingen werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerders wordt betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van deze ruimtelijke procedure. Tevens zijn de waterbeheerders betrokken geweest bij de totstandkoming van het MER-deelrapport 'Water'.

4.3 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit het bij het MER behorende deelrapport Bodem blijkt, dat ter hoogte van station Vlaardingen West in beperkte mate een sterke verontreiniging is aangetoond. Deze bevindt zich echter buiten het studiegebied. Uit een onderzoek eveneens uit 2008, bij de huidige fietsenstalling (noordzijde) blijkt dat de grond hoogstens licht is verontreinigd.. De beide perrons bestaan uit betonplaten, zijn verhoogd en staan op palen. Enkele watergangen bij het station zijn in 2001 onderzocht en blijken licht verontreinigd te zijn. De overige grond binnen het gebied wordt over het algemeen licht tot matig verontreinigd ingeschat.

Voor verbreding van de spoordijk en bijkomende werkzaamheden, dempen en verbreden van de watergang en voorbelasting, zijn voor zover bekend geen onderzoeksresultaten bekend. De laatste bekende onderzoeken komen uit 2008. De gegevens zijn verouderd en dienen te worden geactualiseerd en/of volledig te worden onderzocht, afgestemd op de geplande werkzaamheden.

4.4 Flora- en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten te bewerkstelligen. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Uitgangspunt voor de Flora- en faunawet is het "nee-tenzij"-principe. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dieren- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, moet worden nagegaan of de wet uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Voor de realisatie van dit project is een flora- en faunatoets uitgevoerd (zie deelrapport Natuur). Uit het onderzoek blijkt:

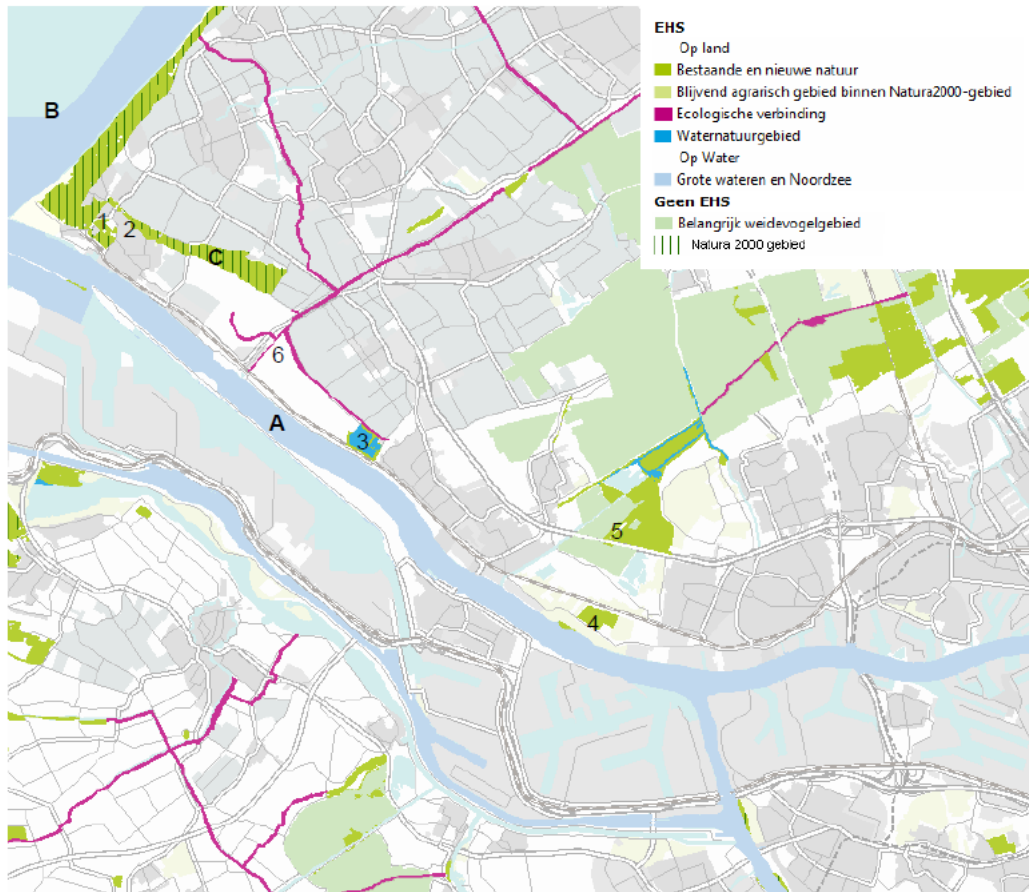
- Binnen het plangebied worden meerdere soorten flora en fauna aangetroffen uit de soortgroepen vaatplanten, zoogdieren, vogels en amfibieën.
- Voor zoogdieren, vogels en amfibieën geldt dat op lokale en regionale schaal er voldoende biotoop beschikbaar is voor de gunstige staat van instandhouding hiervan en compenserende of mitigerende maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.
- In het projectgebied vleermuizen foeragerend zijn waargenomen, maar geen aantoonbare rust- of verblijfplaats hebben binnen het projectgebied.
- Als gevolg van de werkzaamheden kan mogelijk schade ontstaan aan (nesten van) vogels. De werkzaamheden aan bomen en struikgewas dienen in verband daarmee bij voorkeur te worden uitgevoerd buiten het vogelbroedseizoen (15 maart t/m 15 juli).

- Voorafgaand aan de werkzaamheden dient (in verband met de broedrust) altijd een controle plaats te vinden op bewoonde nesten van vogels en dienen de werkzaamheden daar op te worden afgestemd
- Indien in bomen welke moeten worden geveld jaarrond beschermde nesten van vogels zoals gewone kraai (*Curvus corone*), buizerd (*Buteo buteo*) en sperwer (*Acipiter nissus*) worden aangetroffen is een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet vereist.
- Het projectgebied is in enige mate geschikt voor de vestiging van gevlekte orchis of rietorchis (*Dactylorhiza majalis*). Een aanvullend onderzoek is vereist indien de werkzaamheden plaatsvinden gedurende de bloeiperiode van mei t/m juli.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000, staats-of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur-en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Deze gebieden zijn allen gelegen buiten de grenzen van de gemeente Schiedam. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich langs het tracé ook gebieden die onderdeel uitmaken van de (provinciale) EHS. De Aalkeetpolder tussen Maassluis en Vlaardingen is daarbij ook aangemerkt als weidevogelgebied. Op onderstaande afbeelding zijn deze gebieden weergegeven.



Ligging van het volledige tracé en EHS en weidevogelgebieden. Nabij het tracé gelegen gebieden: A) Waterwegen, B: Noordzee, C: EHS die overlapt met Natura 2000, 1) Sportvelden en direct omgeving Hoek van Holland, 2) Zuidelijk deel

Figuur 11

Als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn gaan de voertuigen op het tracé in een hogere frequentie rijden. Dit leidt echter niet tot een hogere geluidbelasting - en dus verstoring - ter plaatse van de Natura 2000-gebieden. Omdat de ombouw ook niet leidt tot werkzaamheden binnen een beschermd Natuurmonument, is het niet noodzakelijk om de externe werking op de oude doelen te toetsen. Ook negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten, omdat geen sprake is van een permanente toename van verstoring.

De ombouw leidt wel tot een verstoring in de EHS-gebieden Nieuwe Waterweg, Oranjepolder en Rietputten. In deze genoemde gebieden kan dit tot effecten leiden. Voor de Nieuwe Waterweg geldt, dat momenteel al sprake is van veel verstoring, waardoor een beperkt toename als gevolg van de ombouw te verwaarlozen is.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora-en faunawet (FF-wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingsaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat de aanwezigheid en verspreiding van beschermde dier- en/of plantensoorten ter hoogte van de Hoekse Lijn relatief beperkt is. Dit komt, doordat een groot deel van het tracé in stedelijk of agrarisch gebied is gelegen en groene structuren en biotopen hier grotendeels ontbreken.

De stedelijk gebieden van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis bieden aan relatief weinig beschermde soorten een plek. Opgaande beplanting in de vorm van ruigte, bosschages en struwelen vormen hoofdzakelijk biotoop voor algemeen voorkomende broedvogels en licht beschermde zoogdieren en amfibieën. Wel zijn op verschillende locaties boven de bosschages waarnemingen gedaan van foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen. Beide soorten zijn strikt beschermd. Langs het tracé in Schiedam worden geen Rode Lijstsoorten verwacht, doordat groene structuren en biotopen ontbreken.

Door de ombouw van de Hoekse Lijn in Schiedam zijn de volgende effecten te verwachten. Nieuw ruimtebeslag leidt tot een afname van groeiplaatsen van plantensoorten. Het gaat echter om algemeen voorkomende soorten, waarvoor in de omgeving voldoende andere mogelijkheden zijn. Verstoring is voor deze soortgroep dan ook niet aan de orde. Door de ombouw wordt de directe omgeving van de spoorlijn mogelijk minder geschikt voor algemeen voorkomende broedvogels en zoogdieren. Dit effect is echter beperkt. In de omgeving zijn namelijk voldoende alternatieve broedmogelijkheden en/of leefgebieden aanwezig. Bovendien is de lijn voor het grootste deel in de bebouwde kom gelegen; hier is reeds sprake van een verstoorde situatie. In de huidige situatie is immers ook sprake van gebruik van de spoorlijn. Doordat de werkzaamheden niet leiden tot het grootschalig verdwijnen van opgaande beplanting, blijven foerageergebieden van vleermuizen behouden. Effecten op deze soortgroep zijn uitgesloten. Het plangebied vormt voor algemeen voorkomende amfibieën geen essentieel leefgebied of leefgebied met een bijzondere functie.

Verstoring in de omgeving leidt dan ook niet tot een verminderde geschiktheid. Bovendien liggen in de omgeving voldoende alternatieve leefgebieden. Effecten op de aanwezige amfibiepopulaties zijn uitgesloten.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat de Flora-en Faunawet de ombouw van de Hoekse Lijn niet in de weg hoeft te staan. Mogelijk zijn compenserende en/of mitigerende maatregelen noodzakelijk. Indien dit het geval is, zullen deze worden getroffen. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

4.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: mobiele (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

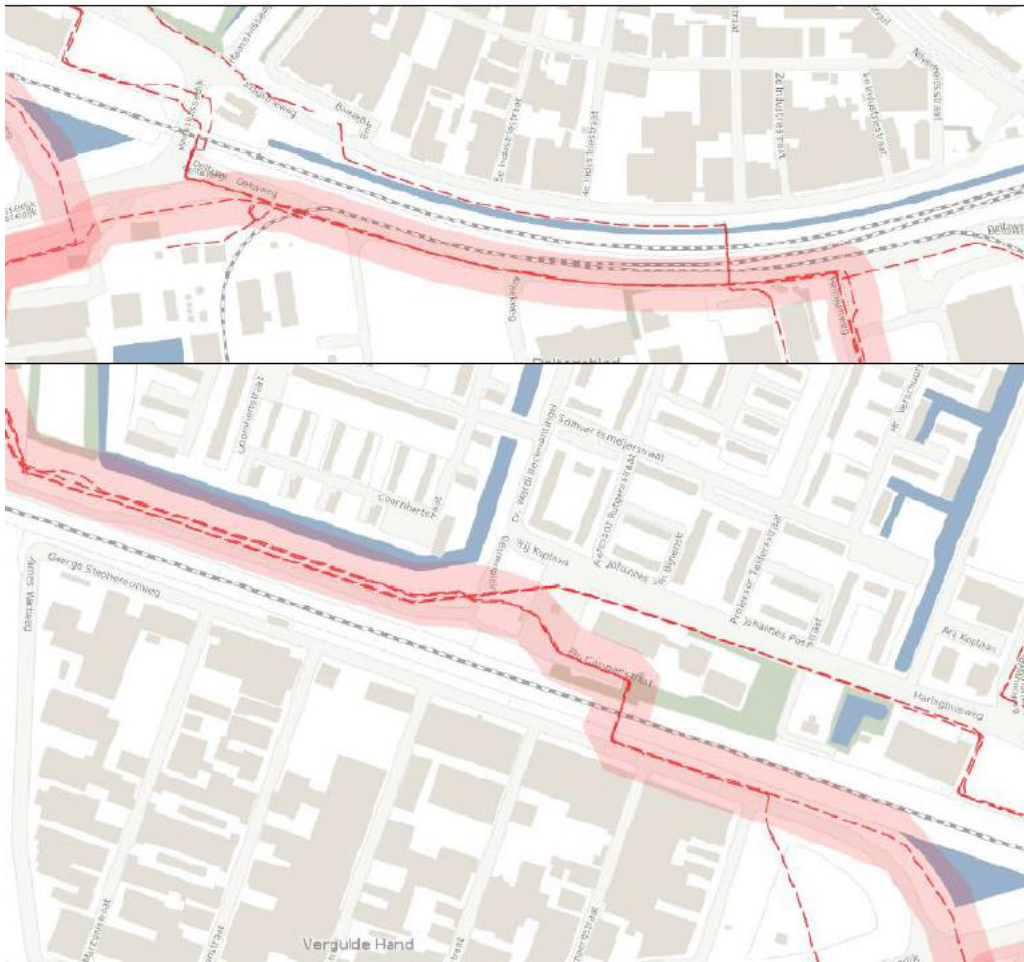
Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een risicolocatie een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 slachtoffers in één keer kan vallen. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand (het zogenaamde invloedsgebied) van een risicovolle activiteit ophoudt. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid wordt geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Uit het MER-deelrapport 'externe veiligheid' blijkt, dat de volgende risicobronnen zowel voor de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn niet relevant zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het water;
- toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen.

Deze risicobronnen zijn in het MER-deelrapport dan ook niet nader beschouwd. Hier is alleen aandacht besteed aan het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.



Figuur 12 buisleidingen met gevaarlijke stoffen in Vlaardingen

Uitgangspunt voor het MER is dat nabij station Vlaardingen West in verband met de aanleg van ophogingen wel keerwanden en overkluisingsconstructies worden aangebracht om de buisleidingen te beschermen.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico wijzigen niet als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn. Het aspect 'externe veiligheid' heeft dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ombouw van de Hoekse Lijn.

4.6 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Deze planologische ontwikkeling maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel is binnen het plangebied momenteel een spoorlijn gelegen, die wordt omgebouwd tot metrolijn. In het MER-deelrapport 'Geluid' is dan ook bekeken wat voor akoestische gevolgen deze ombouw heeft op de omliggende geluidsgevoelige objecten.

Het toetsingskader wordt hier voor een groot deel gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn dan ook door de Minister van I&W geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Bij een toename van meer dan 1,5 dB ten opzichte van de huidige situatie moeten geluid reducerende maatregelen worden genomen.

De Wet milieubeheer staat de ombouw van dit deel van het traject Hoekse Lijn niet in de weg.

Omdat deze ruimtelijke onderbouwing geen aanpassingen aan gezoneerde wegen en/of industrieterreinen mogelijk maakt, is een nadere beschouwing van deze thema's niet aan de orde. Op basis van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de ruimtelijke procedure.

4.7 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd.

Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht' blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Vlaardingen gelegen is tussen 28,5 en 35,3 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 22,7 en 23,8 µg/m³. Voor beide stoffen geldt dat de jaargemiddelde concentratie in 2015 ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ is gelegen. Ook het aantal dagen dat de etmaalwaarde fijn stof beneden de grenswaarde is gelegen, voldoet aan de geldende norm.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij en is daardoor te karakteriseren als een 'niet in betekenende mate'-project. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.8 Trillingen en laagfrequent geluid

Deze planologische ontwikkeling maakt geen nieuwe hindervolle inrichtingen mogelijk. Een toetsing aan de hinderafstanden uit de VNG-uitgave is dan ook niet aan de orde. Wel is in het MER aandacht besteed aan trillinghinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn.

Uit het document blijkt dat in de referentiesituatie in Vlaardingen zo'n 1431 trilling gehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij zijn ook de woningen van het nieuwbouwproject in Vlaardingen Centrum. In het bestemmingsplan noch in het Bouwbesluit zijn regels opgenomen om de trillinghinder in deze woningen te beperken. Er is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillinghinder ervaart. In Vlaardingen leidt dit ertoe, dat nog 970 personen trillinghinder ervaart.

De slappe bodem zorgt ervoor dat de kans op hinder ten gevolge van laagfrequent geluid nihil is. Op grond van dit MER-deelrapport wordt geconcludeerd, dat de aspecten 'trillinghinder' en 'laagfrequent geluid' geen belemmering vormen voor de ruimtelijke procedure.

4.9 Niet gesprongen explosieven

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Bodem' is tevens aandacht geschonken aan de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) rondom de Hoekse Lijn. Hieruit blijkt, dat slechts een klein deel van de het Vlaardingse deel van de lijn is gelegen binnen NGE-verdacht gebied.

Station Vlaardingen Oost bevindt zich in NGE onverdacht gebied. Direct ten zuiden van het station/spoorlijn is een verdacht gebied (nrs. 9 en 15).

Aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven

Onverdacht gebied nr. 17. Er bevindt zich een NGE verdacht gebied in een strook evenwijdig aan de KW haven oostelijk deel (nr. 8). Naar verwachting vinden hier geen werkzaamheden plaats in het kader van de aftakking.

Station Vlaardingen Centrum

Het station bevindt zich voor het overgrote deel in NGE onverdacht gebied (nr. 17). Het meest westelijke punt van het emplacement is op en naast de spoorlijn wel als verdacht gebied aan de merken (nr. 7 en 13). Een groot gedeelte hiervan is naorlogs geroerd/beperkt vrijgegeven (deel nr. 7)

Station Vlaardingen West

Het station bevindt voor het overgrote deel in NGE-onverdacht gebied (nr. 17). Ten zuidoosten van het station/spoorlijn (nr. 13) en twee 'noordzuid vegen' aan de oostzijde van het station (nr. 13) zijn NGE verdacht gebied, maar naorlogs geroerd/beperkt vrijgegeven.



Figuur 13 Beeld van NGE (on)verdachte gebieden ter plaatse van het spoor in Vlaardingen

Indien binnen het NGE-verdacht gebied bodemonderzoek en/of graafwerkzaamheden noodzakelijk is, zijn speciale veiligheidsvoorzieningen en/of toezicht noodzakelijk. Eventuele aanwezige NGE moeten worden verwijderd, zodat een NGE-vrije (bouw)grond opgeleverd kan worden.

4.10 Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WamZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WamZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. Voor het gebied tussen station Schiedam Centrum en de Boonervliet in Maassluis geldt doorgaans een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor archeologische waarden uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen.

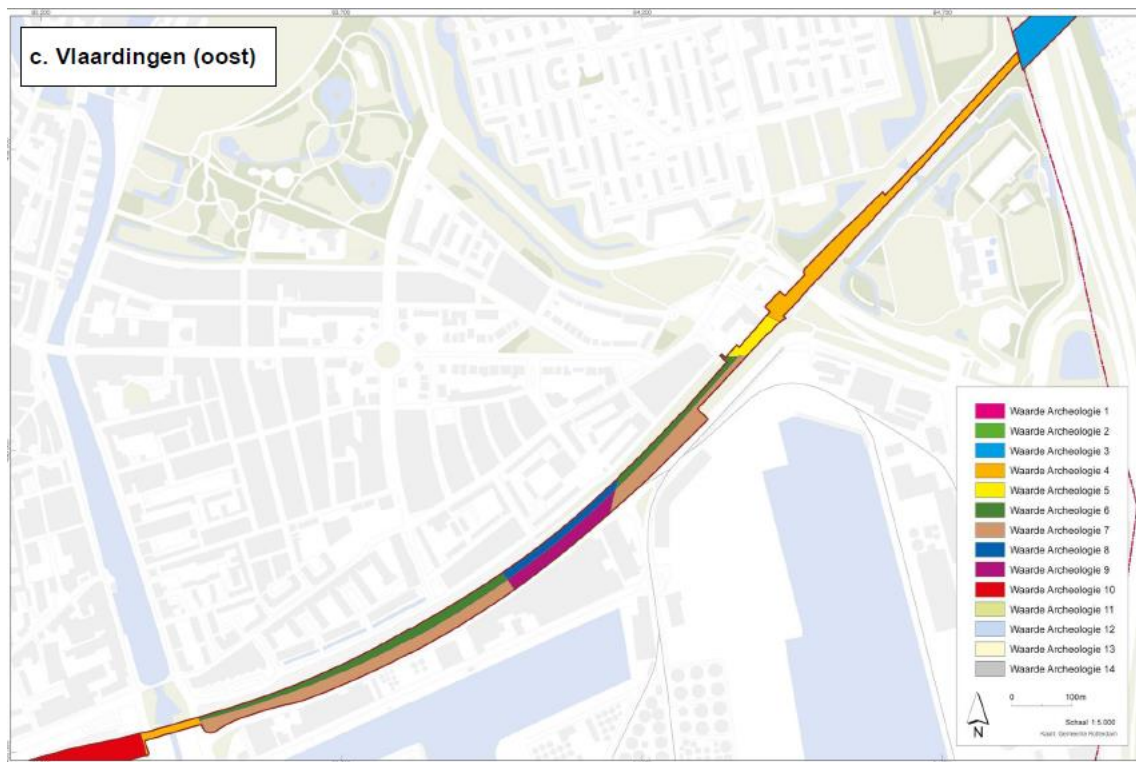
In het MER-deelrapport worden dan ook twee verschillende archeologisch waardevolle gebieden onderscheiden. Op gronden die aangewezen zijn als 'archeologisch waardevol gebied' moeten bodemverstoringen worden voorkomen .

Voor het gebied met rivierduinafzettingen even ten westen van station Vlaardingen Oost geldt een hoge archeologische verwachting voor de aanwezigheid van archeologische waarden uit het mesolithicum en Neolithicum.

De zone ten oosten van station Vlaardingen West, waar kreekafzettingen behorend tot het laagpakket van wormen het tracé van de Hoekse Lijn kruisen, geldt een hogere archeologische verwachting: hier kunnen vondsten en sporen uit het Midden- en Laat Neolithicum (Vlaardingencultuur en Klokbekecultuur) voorkomen.

Voor de Maasdijk in Vlaardingen geldt een hoge archeologische verwachting. Op en langs de dijk kunnen sporen vanaf de late Middeleeuwen worden aangetroffen.

Ten westen van station Vlaardingen West is een archeologische verwachting voor de Bronstijd.



Figuur 14 kaartje archeologiewaarden

4.11 Cultuurhistorie

Vlaardingen heeft meer dan 550 beeldbepalende panden aangewezen. Beeldbepalende panden hebben in de bestemmingsplannen de aanduiding ‘karakteristiek’ meegekregen. Hiervoor gelden bepalingen waardoor de historische aarde van panden mee kan wegen bij sloop- en nieuwbouwplannen.

Doordat alle aanpassingen en nieuwe voorzieningen zich direct aan het spoor bevinden hebben ze geen invloed op de structuur van de stedenbouwkundig waardevolle wijken. Ook zijn er geen gevolgen voor de Buitenhaven en Oude, de Oosthavenkade en Westhavenkade, De Maassluisdijk, de panden aan de KW haven noordzijde, de oude keersluis en het fietstunneltje en de waterdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Babberspolder Oost.

Hoofdstuk 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet onder meer in een ombouw van de Hoekse Lijn met inbegrip van een aanpassing van de stations en bijbehorende voorzieningen.

Het vaststellen van een ruimtelijk plan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. De kans op planschade wordt gering geacht maar kan nooit helemaal worden uitgesloten. Gelet hierop is in de bestuurlijke overeenkomst met de stadsregio een bepaling omtrent planschade opgenomen. Dit betekent, dat eventuele gegronde planschadeclaims niet door de gemeente Vlaardingen financieel afgehandeld worden, maar door de stadsregio Rotterdam.

5.2 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van woningbouwcategorieën te ondersteunen.

De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is, staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Indien een exploitatieplan vereist is moet de gemeenteraad het exploitatieplan tegelijk vaststellen met de planologische maatregel die het bouwen mogelijk maakt. Een gemeente behoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn.

In de bestuurlijke overeenkomsten zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekse Lijn, de verlenging van de Hoekse Lijn en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekse Lijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat de ruimtelijke plannen bestemmingsplan financieel uitvoerbaar zijn.

